Giulio Lazzati

ALI NELLA TRAGEDIA

Gli aviatori italiani dopo l'8 settembre

Mursia

Con 64 fotografie fuori testo

Terza edizione

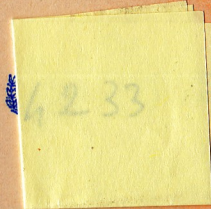
Giulio Lazzati

Ali nella tragedia

Gli aviatori italiani dopo l'8 settembre

U. Mursia & C.

Prima edizione: 1970
Terza edizione: 1972

1025/AC/III - U. Mursia & C. - Via Tadino, 29 - Milano

Agli aviatori italiani che,
dopo la grande tragedia, seppero,
fra i primi,
ritrovarsi fratelli nella loro Arma,
e di nuovo furono figli
di una stessa Italia.

AL LETTORE

La favorevole accoglienza riservata dai lettori, aviatori e non, a I soliti quattro gatti, *mi ha spinto a dare alla stampa questo nuovo volume: esso descrive (o per lo meno tenta) ciò che fecero gli aviatori italiani dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943.*

Premesso che le responsabilità di come fu preparato e reso noto l'armistizio stesso non interessano questo libro se non come punto di partenza della divisione della nostra Aviazione militare in due tronconi: la regia Aeronautica al Sud e l'Aeronautica repubblicana al Nord, queste pagine vogliono essere un doveroso omaggio reso a quei piloti, specialisti ed avieri, che sotto due diversi distintivi, ma con un solo onore, ritornarono a combattere ed a morire durante il periodo che intercorse fra l'inizio del 1944 e la metà del 1945.

Questo periodo di guerra, che fu per gli italiani di allora uno dei piú tragici, per quelli di oggi non è ancora bene conosciuto. Ne I soliti quattro gatti *questi due anni di guerra erano condensati in poche pagine, e gli avvenimenti rimanevano sfumati e molti tra gli uomini che ne furono protagonisti rimanevano nell'oblio. Ciò non mi è sembrato giusto.*

Furono due anni di una guerra dura, senza esclusione di colpi, ed in cui nessuno, da qualsiasi parte si trovasse, vedeva, alla sua fine, la riconoscenza od il perdono dei fratelli. Eppure i piloti andavano a morire per una loro coerenza che ubbidiva ad una sola parola: dignità; dignità di uomini e di soldati, dignità rimasta nelle loro coscienze, anche se attorno a loro tutto era crollato.

E fu proprio per il sacrificio di molti di essi, che portavano dipinti sulle ali dei loro aeroplani i nuovi fasci o le vecchie

coccarde che, finita l'immane strage, dalla disperazione si ritornò alla speranza, dall'odio all'amore.

Essi avevano combattuto, sia pure in opposte fazioni, con eroismo; da ciò derivò la forza ai superstiti di guardarsi di nuovo negli occhi e di iniziare a ricostruire quelle ali che dovevano di nuovo portarli in alto.

Anche questo volume, come I soliti quattro gatti, *è scritto in prima persona, non perché l'autore sia stato il protagonista di tutti i fatti in esso raccontati, ma per rendere il lettore maggiormente partecipe delle vicende narrate. Anche la scelta del 4° Stormo come reparto di fondo del libro è determinata dal voler mantenere in queste pagine una continuità logica con* I soliti quattro gatti, *di cui la presente opera vuol essere il completamento.*

GIULIO LAZZATI

ARMISTIZIO

« Il Governo italiano, riconosciuta l'impossibilità di continuare l'impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e piú gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto l'armistizio al Generale Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate anglo-americane. La richiesta è stata accolta. Conseguentemente ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza. »

Il testo dell'armistizio fu letto alla radio dal Maresciallo Badoglio, capo del governo, alle 20 dell'8 settembre 1943.

Nessun preavviso fu dato, sia pur in forma segreta, alle nostre Forze Armate, prima di tale annuncio.

Solo alcuni reparti o comandi ne vennero a conoscenza qualche ora prima per la fortuita intercettazione di una trasmissione di Radio Algeri che, alle 17,30, annunciava la firma dell'armistizio.

L'ultima pattuglia

I *Curtis P. 40*, circa una trentina, vengono giú a catena, uno dietro l'altro e le raffiche delle loro mitragliatrici scavano solchi nel prato e sulla pista. Gli aerei passano bassi, al limite del campo tirano su in cabrata e poi di nuovo giú con i motori imballati, a spezzonare disordinatamente tutto l'aeroporto.

Sono circa le 16,30 dell'8 settembre 1943 e l'attacco aereo americano è uno dei tanti di questi ultimi giorni. Il personale del 155° Gruppo Caccia, di base all'aeroporto di Casa Zeppera, in Sardegna, acquattato nei fossati paraschegge aspetta che la giostra sia finita; ogni uomo sente addosso la paura per il sentirsi indifeso contro tale potenza distruggitrice; è l'impossibilità di reagire che piú stronca i nervi.

Ora i *Curtis*, dopo un ultimo passaggio, rifanno quota, si riuniscono e con una larga virata si allontanano dal campo; ed è subito un accorrere di uomini, di mezzi, è un intrecciarsi di ordini concitati: la gente del Gruppo corre ai *Macchi 205* decentrati ai bordi del campo. La fortuna è stata amica: solo un apparecchio è colpito in modo non grave ai piani di coda, gli altri sono indenni.

Fra gli uomini qualche ferito; uno specialista, colpito al capo da una raffica, giace ormai cadavere sul campo: è l'aviere Catalano, un altro della lunga schiera di caduti in quattro anni di guerra. Può sembrare assurdo, ma in questi primi giorni di settembre i morti non si contano piú, sono ormai una cosa « logica », tragicamente logica, nell'olocausto quotidiano ed ormai fatalmente inutile della nostra Aeronautica.

Due *Macchi*, spinti a braccia, vengono portati ai limiti della striscia di decollo. Lavorio di uomini, poi i motori vengono

messi in moto; i due piloti si apprestano a salire a bordo: fra poco andranno in volo; due avieri di manovra aiutano i piloti a scansare le buche provocate dall'attacco nemico di un'ora prima.

I due aeroplani che si stanno avviando al decollo sintetizzano con estrema precisione ed immediatezza la situazione di tutta la nostra Aeronautica; una situazione drammatica per la ormai paurosa inferiorità qualitativa e quantitativa dei mezzi in rapporto a quelli nemici; essi sono due dei pochissimi aeroplani da caccia efficienti rimasti in linea al 155° Gruppo del 51° Stormo, quello, per intenderci, del « gatto nero » dipinto in mezzo alla fascia bianca di riconoscimento. Ormai non c'è piú alcun senso nemmeno a difendersi; per questo nessun nostro velivolo si è alzato in volo per controbattere gli incursori. Lo strapotere anglo-americano stronca sul nascere ogni nostra iniziativa, mortifica ogni nostra reazione difensiva.

Il tenente colonnello Fanali, comandante del 155°, sa che è tutto inutile, ma deve mandar su la pattuglietta come da ordini ricevuti dai superiori comandi quello stesso mattino; ordini che disponevano appunto la solita ricognizione offensiva verso le coste tunisine. Anzi le pattuglie da mandare in volo sono due, per cui da Casa Zeppera, sede della 351ª e 360ª Squadriglia del Gruppo decollerà la prima; mentre dall'aeroporto di Milis, dove è distaccata la 378ª, partirà, piú tardi, un'altra coppia di *Macchi*.

Il capitano Zapponi ed il suo gregario, tenente Ostinelli, decollano e dirigono verso il mare aperto: bisogna riferire ciò che succede nella zona compresa fra le coste della Tunisia, l'isola di La Galite e l'isola dei Cani, dove ormai la flotta anglo-americana scorrazza a piacere, non disturbata dalla nostra Marina, bloccata nei porti dalla mancanza di nafta.

Zapponi è cosciente della situazione, ma sa anche che è suo dovere eseguire gli ordini; il resto non deve contare, come non conta il sapere che le probabilità di scampo sono paurosamente scarse. I due solitari caccia puntano decisi verso quei duecento chilometri di mare, tomba per tanti loro compagni.

Passano le ore a Casa Zeppera; Fanali consulta nervoso l'orologio: i due apparecchi dovrebbero essere già di ritorno, la loro autonomia di volo è ormai terminata da molti, troppi

minuti. Nella baracca d'allarme, il personale R.T. è incollato alla radio; fuori gli altri scrutano il cielo; nulla, ancora nulla, e le lancette continuano a girare inesorabilmente.

Sono ormai le 19,30. Lo scorrere dei minuti scandisce l'agonia di due uomini nell'animo dei compagni rimasti a terra; nessuno parla, si dànno i soliti calci ai sassi tanto per scaricarsi della tensione che ormai si è impadronita di tutti; forse qualcuno spera ancora inutilmente; i due *Macchi* non possono piú rientrare; altri due che hanno pagato, ma per che cosa ormai?

Improvvisamente, un addetto alle trasmissioni corre verso Fanali: « Colonnello, colonnello... armistizio, armistizio! ». Il comandante lo scuote, è incredulo, gli fa ripetere la parola « armistizio », e l'aviere spiega che ha intercettato una stazione radio straniera la quale stava appunto trasmettendo che dalle 17,30 l'Italia si trovava in stato d'armistizio. Fanali ha attorno a sé molti dei suoi ragazzi; li guarda in viso, poi di nuovo guarda l'orologio; Zapponi e Ostinelli sono decollati alle 17,37 esatte, quindi sette minuti dopo la firma dell'armistizio, sette minuti che dànno l'amara, cocente sensazione dell'inutilità della loro morte. Sono caduti fuori tempo massimo, non si possono contare... e l'irresponsabilità del governo risulta evidente agli occhi di coloro che sono rimasti, dei compagni dei due piloti. Ma perché non preavvisare, non mandare disposizioni segrete almeno ai comandanti di reparto? Il colonnello ripensa agli anni di guerra divenuti ora completamente senza senso, ai caduti, alle sofferenze sopportate, alle vittorie ed alle sconfitte e la sua mente ritorna al rapporto sulla situazione della Caccia in Sardegna ricevuto in mattinata, ed allora il dolore, la ribellione, l'umiliazione lasciano il posto ad una dolorosa rassegnazione.

Il foglio efficienza della linea da caccia in Sardegna in data 8 settembre 1943, ore 8 antimeridiane, riportava: *Macchi 205*, n. 12, efficienti 5; *Macchi 202*, n. 7, efficienti 1; questo per quanto riguarda il 155° Gruppo. All'82ª Squadriglia del 13° Gruppo (2° Stormo) di stanza a Venafiorita, la situazione è la seguente: *Macchi 202*, n. 10, efficienti 8; nient'altro.

In tutta la Sardegna la nostra Aeronautica dispone di quattordici velivoli da caccia efficienti! Un'altra realtà contingente e pressante si affaccia alla mente di Fanali; nel campo esiste un

reparto tedesco: come reagirà alla notizia del nostro armistizio? Gli uomini attendono ordini e sono ordini che vanno presi subito. Ore 20,30: Fanali tiene rapporto a tutto il personale del Gruppo, esorta alla calma, alla disciplina piú assoluta; i tedeschi non devono essere disturbati, ma si dovrà agire col massimo vigore nel caso che da essi partisse una qualsiasi azione a nostro danno.

Verso le 21,30 i tedeschi fanno brillare una serie di mine che rendono inutilizzabile la striscia di atterraggio. Il colonnello ispeziona la linea dei nostri velivoli e avverte i tedeschi che impedirà loro, con tutti i mezzi a disposizione, di lasciare il campo se un solo nostro aeroplano venisse danneggiato. In serata, i soldati germanici iniziano lo sgombero di Casa Zeppera, senza prendere nessun'altra iniziativa a nostro danno.

Ormai il buio incombe sull'aeroporto. La gente del 155° è calma; pensa all'aviere Catalano caduto in mattinata, a Zapponi e Ostinelli dispersi in mare, al futuro pieno di incognite: ognuno si sente veramente, completamente solo. Fanali, il comandante, sta già pensando al domani; non deve assolutamente cedere alla disperazione; dalla sua forza d'animo, come da quella di altri comandanti oscuri e noti dei reparti aerei superstiti dislocati nelle varie zone d'Italia, dipende la possibilità di rinascita della nostra Aeronautica. Decide: domani si inizierà a rimettere in sesto l'aeroporto ed i velivoli.

Ho appreso queste notizie oggi, 11 settembre, a Lecce da un pilota giunto dalla Sardegna. Per noi del 4° Stormo Caccia è stata una faccenda un po' diversa, forse siamo stati piú fortunati. In ogni modo Zapponi ed Ostinelli sono divenuti un po' il simbolo dei piloti di tutti gli stormi durante gli ultimi tragici avvenimenti: il simbolo cioè di un sacrificio generoso che ingigantisce ai nostri occhi la grande impreparazione del governo di Roma. Questi giorni cosí intensi e drammatici mi fanno sembrare già lontani fatti accaduti solo quattro giorni fa, staccati da noi che pur ne fummo protagonisti; ma è l'incalzare stesso degli avvenimenti, l'accavallarsi di delusioni e speranze, l'affannosa ricerca dentro noi stessi di un punto fermo che dia un senso a quanto è successo in questi giorni e ci faccia intravedere un

domani meno buio, che allontanano velocemente gli avvenimenti appena successi.

Ti ritrovi pieno di dubbi; ti ritrovi a guardare il « tuo » aeroplano mentre dentro di te urge una domanda: « Che cosa sei stato in questi tre anni di guerra? Che cosa sarai domani? ». Per ora è molto difficile rispondere; ognuno di noi è pieno di amarezza, di ribellione. Nel 1940 eravamo dei soldati, col trascorrere dei mesi ci accorgemmo di essere dei traditi, ora, nel settembre 1943, si fa fatica a rimanere uomini; ci sentiamo solo « cose ».

Sto facendo questi ragionamenti, seduto sull'erba con la schiena appoggiata ad una baracca di legno, all'aeroporto di Galatina, ove si sono concentrati in questi primi giorni postarmistiziali quasi tutti i reparti da caccia e i velivoli isolati che rimangono qui al Sud o che dal Nord sono sfuggiti ai tedeschi.

Dinnanzi a me ho lo schieramento dei *Macchi 205* del 10° Gruppo, il mio, e mi rivedo tre giorni fa a Gioia del Colle, dove eravamo atterrati provenienti da Castrovillari, con il nostro comandante di Stormo, colonnello François assente, ed il capitano Mariotti, comandante del 9° Gruppo, che si assunse la pesante responsabilità di quelle prime ore dopo il proclama di Badoglio.

Poi, il giorno dopo, il trasferimento in volo a Lecce di tutti gli aerei efficienti. Decollammo alla sera uno dietro l'altro sotto lo sguardo di François, che rimaneva a Gioia: ventisette *Macchi 205* e *202* e nove trimotori *S.M. 82*, carichi di materiale e specialisti. Tutto avvenne in perfetto ordine, lo stile del 4° Stormo non era sparito!

Qui, a Galatina, sono giunti ieri altri sei *Macchi* rimasti il giorno 9 a Gioia, mentre qualcun altro è giunto da Pescara, dove il nostro Stormo ha la sede logistica e le officine di revisione al comando del capitano Baraldi.

Attendiamo che giunga da Gioia, via terra, tutto il nostro personale di manovra; la colonna di autocarri dovrebbe essere guidata dal comandante del mio Gruppo: Fassi. Conosco l'uomo; penso che se la caverà senz'altro, anche se i tedeschi gli metteranno i bastoni fra le ruote.

E la mente ritorna ai due caduti del 51° Stormo, l'8 settem-

bre, ad armistizio firmato; ritorna al fatto che sempre lo stesso giorno, alle ore 18, il nostro comandante si era appunto recato da Gioia del Colle a Bari, a rapporto dal generale Ranza, comandante la Squadra, ed il rapporto verté su cose di ordinaria amministrazione, ivi compreso il modo in cui i nostri avieri dovevano portare la divisa!

C'è di piú: François, da vero « capo » qual è, aveva da qualche giorno fiutato qualche cosa di insolito (per questo aveva ordinato appunto l'8 sera a noi del 10° Gruppo di atterrare a Gioia e non di rientrare a Castrovillari, nostra base), ed espresse i suoi dubbi al generale Ranza il quale, probabilmente tenuto all'oscuro di tutto da Roma, rispose che ogni notizia di un imminente armistizio era da considerarsi priva di fondamento.

Ciò alle ore 18, quando l'armistizio era stato firmato già da mezz'ora e due ore prima dell'annuncio ufficiale alla nazione da parte di Badoglio!

Ieri il 9° Gruppo è stato trasferito sull'aeroporto di Brindisi in aggiunta al 21° che, al comando di Leoncini, vi si era trasferito direttamente da Gioia il 9 ultimo scorso.

Questa volta il nostro caro 9° (sempre lui per primo, come al solito), ha provato una bella « strizza », con grande gaudio di noi del 10°: infatti, vuoi per la confusione di questi giorni, vuoi per la scarsa conoscenza delle sagome dei nostri velivoli (ormai malattia cronica) da parte della contraerea, vuoi per ordini precipitosi di qualche ufficiale preoccupato di un eventuale attacco nemico, come è giunto nel cielo di Brindisi, è stato accolto da un preciso e nutritissimo fuoco contraereo: due aerei sono stati colpiti seriamente e solo un « sedere cosí » (di casa al 9°!) ha evitato il loro abbattimento.

Come accoglienza non c'è male; ieri ci sparavano addosso gli inglesi e gli americani; domani presumibilmente la faremo a botte con i tedeschi: si vede che non volevano in questi giorni lasciarci in pace, perciò sotto con la nostra contraerea!

La colonna fantasma

Stamane, 15 settembre, dopo quattro giorni di timori e speranze, è giunta da Gioia del Colle la nostra autocolonna con

uomini di manovra, piloti, specialisti e materiale. Finalmente il 4° Stormo è di nuovo al completo o quasi; infatti non abbiamo piú notizie della nostra base logistica di Pescara che, purtroppo, sappiamo ormai occupata dai tedeschi.

La storia della « colonna fantasma », come l'abbiamo subito chiamata noi, è un po' lunga, ma merita di essere raccontata.

Quattro giorni fa, appena partiti noi con gli aerei, i tedeschi in ritirata dalle zone a sud dell'aeroporto si ammassarono nelle vicinanze del campo dove erano rimasti quasi tutto il nostro materiale pesante, molto personale e la totalità dei nostri automezzi.

Fassi, che si era portato a Gioia da Castrovillari con la nostra colonna del 10° Gruppo, assume il comando di tutta la gente del 4° Stormo. I tedeschi, in numero preponderante e con armamento enormemente superiore, impongono la resa e la consegna delle armi.

Il maggiore Fassi temporeggia, la notte passa senza guai grossi, ma il giorno dopo i soldati germanici divengono minacciosi e categorici; resistere, data la disparità di forze, sarebbe inutile e causerebbe gravi perdite, per cui Fassi dà ordine di consegnare gli otturatori dei moschetti della truppa ed i caricatori delle pistole dei sottufficiali, mentre riesce a mantenere armati gli ufficiali.

Il campo è circondato ormai completamente; diviene sempre piú problematico raggiungere le linee inglesi, eppure gli ordini sono precisi: il 4° non può, dopo tante lotte, tante traversie affrontate senza mai disunirsi, cedere proprio ora; è una cosa che tutti sentono, da Fassi all'ultimo aviere di manovra.

Ormai è quasi notte; lungo il perimetro del campo, i paracadutisti tedeschi vigilano: gli italiani non devono lasciare l'aeroporto. Tutto è silenzio, ma vicino ai nostri baraccamenti ombre strisciano furtive, si raccolgono, fanno massa, spariscono, ritornano; è un lavoro frenetico, quelle ombre stanno spingendo a braccia tutti gli automezzi del reparto fino ad una cava ai limiti del campo, in una zona non custodita dai tedeschi, in modo che rimangano nascosti in attesa di poterli usare.

Intanto il tenente Deferrari, del 10°, con due colleghi del 9° Gruppo, dopo una marcia di una ventina di chilometri, sfuggendo alle varie pattuglie tedesche, raggiunge il paesetto di San

Basilio dove si trovano gli avamposti anglo-americani; qui prendono accordi con gli inglesi per l'accoglimento dei nostri appena sarà possibile una sortita.

I tre rientrano, altri venti chilometri di batticuore e poi rapporto dal maggiore Fassi: le strade che partono da Gioia sono tutte fortemente presidiate, le probabilità di riuscire a sfuggire ai tedeschi sono ben poche, a meno di svignarsela alla spicciolata, senza automezzi, ma molti cadrebbero nelle mani nemiche, non essendo pratici della zona ed all'oscuro di dove dirigersi.

Il 13 settembre sta ormai lasciando il posto alla notte; sul campo ricominciano a muoversi i fantasmi. A qualche chilometro dal campo esiste una fattoria lontana da tutte le strade di grande comunicazione, solo da lí si può tentare la fuga e lí vengono spinti a braccia, perché nessun rumore metta in allarme i tedeschi, tutti gli automezzi nascosti nella cava.

Gli avieri, sotto la guida dei sottotenenti Voltan e Picchiottini, spingono, tirano, con il cuore in gola; gli autocarri vengono spinti su per la salita della cava e poi per tutto il campo fino alla fattoria; molti avieri si sono tolte persino le scarpe, nessun rumore giunge ai tedeschi.

Nella cava è rimasto un pullman 626, bello, quasi nuovo ma, nonostante gli sforzi disperati degli uomini, il mezzo non vuol muoversi: ha le gomme bucate, bisogna abbandonarlo. L'alba del 14 trova il campo nella piú assoluta tranquillità; i tedeschi sono calmi, non hanno notato nulla di sospetto, in piú i punti obbligati di transito sono fortemente presidiati dalle loro pattuglie, non sanno di una vecchia fattoria che nella notte era piena di fantasmi.

Sono le 21, il nostro personale lascia gli alloggiamenti nel massimo silenzio, raggiunge la strada ove si trovano gli automezzi, e un po' a piedi, divisi in drappelli, o a bordo degli autocarri, si allontana dall'aeroporto. I motori vengono avviati simultaneamente e poi via nel buio della notte verso San Basilio; i tedeschi sono colti alla sprovvista, e poche ore dopo l'autocolonna del 4° raggiunge le linee inglesi a San Basilio. Gli uomini si riposano un poco e all'alba si rimettono in moto per arrivare a Brindisi ed a Lecce, dove sono i loro aeroplani. Ci sono tutti meno uno che è rimasto a fare il fantasma sull'aeroporto di

Gioia del Colle, in mezzo ai tedeschi che si sono scatenati e stanno devastando e depredando tutto ciò che è rimasto.

Quell'uomo è il sergente pilota Verda, al quale non andava giú di dover abbandonare nella cava l'autobus seminuovo. Tra la confusione generale, rischiando la cattura da parte dei tedeschi, sostituisce le gomme, si mette al volante, e via sotto il naso di tutti con il suo 626 seminuovo, e questa sera è arrivato qui anche lui.

Caponetti: l'ubriacone

Il 21° Gruppo Caccia, che era con noi a Gioia del Colle, è riuscito a farcela; infatti in questi ultimi giorni di settembre anche il personale rimasto a Villa Pagano – a circa cinque Km. dall'aeroporto di Gioia – è giunto a Brindisi.

Il 21° è un reparto che nell'ultimo periodo della guerra ha diviso con noi del 4° Stormo giornate felici e giornate tragiche, perciò siamo maggiormente soddisfatti nel vederlo di nuovo qui in linea con noi.

Ma anche per questo reparto le giornate postarmistiziali non sono andate del tutto lisce e solo per volontà del suo comandante, il capitano Leoncini, e degli altri ufficiali, tutto si è risolto per il meglio. Hanno contribuito alla riuscita dell'operazione anche due sbronze; una vera fatta prendere ai tedeschi ed una falsa presa dal tenente Caponetti. Ma andiamo con ordine.

L'8 settembre, il Gruppo era schierato a Gioia del Colle con il comando e due delle sue squadriglie, la 356ª e la 361ª, comandata dal tenente Manfredini; a Manduria era invece distaccata la 386ª, del capitano Carotti.

Alla sera del 9, gli otto *Macchi 202* di Gioia decollano ed atterrano, come da ordini ricevuti, a Brindisi; assieme ai caccia ci sono due trimotori *S.M. 82* carichi di specialisti e materiale. L'11 successivo, Leoncini con un *Fiat C.R. 42* vola a Manduria e nel pomeriggio anche la 386ª con i suoi cinque *Macchi 202* ed un trimotore *Cant. Z. 1007 bis*, rimesso in efficienza e caricato di uomini e materiale, raggiunge Brindisi.

Il 21° però non è al completo; a causa della scarsità dei veli-

voli da trasporto e per salvaguardare tutto il materiale lasciato a Gioia del Colle, Leoncini ha dato ordine al tenente Manfredini di rimanere sul posto con un'aliquota di uomini del reparto, sino all'arrivo delle truppe anglo-americane ormai prossime. Manfredini si installa in una villa, precisamente a Villa Pagano, una costruzione situata in piena campagna, cosí da non essere troppo osservato dalle truppe tedesche che hanno occupato la zona e nello stesso tempo per poter controllare i loro movimenti ed intervenire al momento giusto. Ma subito i tedeschi vengono a sapere dei nostri ed un reparto comandato da un ufficiale si presenta a Manfredini chiedendo la consegna di tutte le armi e lo scioglimento del gruppo; in caso contrario gli italiani sarebbero stati fatti prigionieri.

Poiché il numero e l'armamento gioca a favore dei tedeschi, il nostro ufficiale si ricorda che la cantina è colma di cibarie e vini e tenta il tutto per tutto.

Con un arruffianamento degno di una soave fanciulla, Manfredini chiede all'ufficiale tedesco di soprassedere per qualche giorno al disarmo dei nostri, poiché lui ha già chiesto ordini ai superiori comandi, e gli dice che da parte sua è favorevole alla cosa; voglia intanto l'ufficiale tedesco con qualche altro suo collega accettare l'invito ad una cena che gli italiani saranno ben lieti di offrire loro.

In quei giorni anche i tedeschi in fatto di cibarie se la passavano piuttosto maluccio, per cui lo stomaco prevalse sulle ragioni militari e la sera ci fu baldoria. Manfredini ad offrire e riempire bicchieri con sorrisi suadenti ed i tedeschi a trangugiare fra un « *gutt, gutt* » ed un « *prosit* ». Il vino non conosce nazionalità e ben presto i teutonici si trovarono con le gambe tagliate, cioè sbronzati a dovere, ed a fatica riuscirono a rientrare nei loro alloggiamenti. Ora poteva anche succedere che agli altri tedeschi venisse la voglia di fare una visitina alle cantine di Villa Pagano e allora tutto quel ben di Dio sarebbe sparito. Manfredini, da gran marpione, para la botta prima che loro la tirino: invia parte del pranzo all'accampamento tedesco con gli omaggi degli aviatori italiani. Per quel giorno ed il successivo nessuno parlò piú di disarmo.

A Brindisi, Leoncini non riusciva però ad avere nessuna notizia dei suoi ragazzi rimasti a Gioia del Colle per cui decise di

mandare qualcuno a vedere che cosa succedeva ai resti del 21°; cosa di difficile attuazione poiché la zona è ancora completamente occupata dai tedeschi. Si offre volontario il tenente Caponetti: travestito da mendicante s'infiltrerà nella zona tentando di raggiungere Manfredini ed i suoi. L'11 scorso si aggirava già nelle vicinanze di Villa Pagano.

Caponetti è veramente un barbone autentico: abiti logori, barba incolta, scarpe sfondate; cosí conciato si avvicina, dopo aver sorpassato una pattuglia tedesca, al cancello della villa e cerca di farsi scorgere dai nostri all'interno.

Ma vuoi perché Caponetti è sí un barbone, ma solo per necessità, vuoi per la diffidenza della pattuglia germanica, questa ritorna sui suoi passi e lo raggiunge proprio mentre Manfredini stava per aprire. I tedeschi vogliono sapere chi è quel bel tipo.

Manfredini, che nei pochi attimi in cui si è trovato davanti Caponetti, l'ha riconosciuto ad onta del travestimento, bleffa un'altra volta e spiega ai soldati tedeschi che quello è un girovago ubriacone, conosciutissimo nella zona, ed abituato a recarsi all'aeroporto per prendere i rifiuti del rancio.

Lo lascino pure perdere, non ne vale la pena, e aggiunge parolacce umilianti all'indirizzo di Caponetti, spingendolo in malo modo nell'interno della villa. In fondo, spiega ai tedeschi, quell'uomo cosí abbrutito dall'alcool gli fa pena; vedrà di dargli qualche avanzo di cucina, ma poca roba e la piú scadente, perché certi individui non meritano altro. Caponetti l'ubriacone, dopo cinque minuti, è a tavola tranquillo con Manfredini; si scambiano le notizie, per loro cosí importanti.

Pochi giorni dopo i tedeschi, sotto la minaccia degli Alleati, si ritiravano verso Nord, cosí che il tenente Manfredini ed i suoi uomini potevano raggiungere il resto del 21° a Brindisi, anche per merito di due sbronze, una vera ed una falsa.

Sbronze a parte, ci sarebbero molte cose da raccontare su piloti e avvenimenti nei giorni dell'armistizio, ma la confusione regnante in ogni dove, i decolli precipitosi, gli spostamenti improvvisi di uomini o reparti interi, non permettono di farne un quadro preciso, almeno per ora. Solo qualche nome e fatto: le rischiose fughe al Sud di Giardinà, Arcangeletti, Baimot, Scaringi, Dezzani, Ricci, Rizzi, Spadaccini, Laurenti, Ceretti, Gu-

smaroli, Mion ed altri; la morte per ustioni di Forestieri, dopo essere entrato in collisione con Mazzei, anch'egli seriamente ustionato, durante il decollo da Littoria per sfuggire ai tedeschi.

Il 5° ricomincia

19-9-1943: il tenente pilota Felice Fox del 5° Stormo è morto oggi: morto bruciato.

Volo d'avvicinamento normale: i tre *Re. 2002* con le bombe da 100 Kg. agganciate sotto le ali volano tranquilli nel cielo. Sotto di loro è l'Adriatico, l'obiettivo è la baia dell'isola di Corfú, dove naviglio tedesco tenta di sbarcare uomini e mezzi per sopraffare il nostro presidio che non vuole arrendersi.

I piloti nell'abitacolo, tra il controllo saltuario degli strumenti e qualche parola al microfono, osservano lo spettacolo del mare d'un color verde intenso con riflessi azzurri, interrotto in modo irregolare dalla schiuma bianca delle creste delle onde: eterna, stupenda novità di ogni volo!

Fa caldo e il corpo suda sotto i vari indumenti di volo; i piloti sono una piccola massa di muscoli e di intelligenza al servizio di tutti quegli strumenti e meccanismi che li circondano e li condizionano.

Ci siamo: sotto i tre velivoli, nello specchio d'acqua della zona di Baia Plataria, si distinguono le sagome di una torpediniera e di alcune motozattere. All'arrivo degli aerei, dai mezzi navali e dalla costa ha inizio il fuoco contraereo: batuffoli grigio-rossi si aprono sotto la fusoliera degli aeroplani.

Il capopattuglia dà, per radio, gli ultimi ordini: « Sfilarsi sulla destra, disimpegnarsi a pelo d'acqua, sganciare a 200 metri,... giú! ».

Ogni pilota spinge la barra in avanti e lateralmente, e il muso dei *Re.* si butta contro il mare e la costa; l'aria fischia nelle fessure del tettuccio, bisogna far forza sui comandi per tenere l'aeroplano. Tutto in basso si ingrandisce, viene contro il pilota: 500... 400... 350... 300 metri, l'occhio è fisso al collimatore. Le navi si sono fatte vicinissime, il fuoco contraereo è intenso e preciso; il primo apparecchio ha sganciato, gli altri due lo seguono in rapida successione.

Dalle motozattere alcuni uomini si gettano in acqua, le mitragliere contraeree lanciano contro i nostri aerei fasci di proiettili; i *2002*, bassi sul pelo dell'acqua, tentano di sfuggire a quel fuoco d'inferno, poi strappano su in candela. Gli aerei si arrampicano ruggendo verso l'alto; i piloti hanno la schiena schiacciata contro il sedile, non hanno nessuna possibilità di vedere cosa succede dietro di loro, ma sanno che centinaia di pallottole li stanno inseguendo.

Improvvisamente, l'ultimo aeroplano prende fuoco; è stato colpito dal tiro di una batteria piazzata sul molo. Una lingua di fumo esce da sotto il motore; le spire di fumo, schiacciate dal vento della velocità, lambiscono la cabina e si perdono verso i piani di coda.

Gli altri due velivoli sono ormai in quota. Il tenente Fox sta disperatamente tentando di sopravvivere, ma ormai le fiamme hanno avvolto completamente il velivolo. L'aereo va giú di muso, punta verso l'Adriatico, scompare nelle onde. Il tenente Fox del 5° « Tuffatori » è morto. Sullo sfondo, sottocosta, due motozattere, colpite in pieno dalle nostre bombe, stanno anch'esse bruciando.

I due aerei superstiti, rientrando sul campo, devono attendere un poco prima di atterrare; tre altri *Re. 2002* con bombe da 250 Kg. stanno rullando in pista; partono per la stessa missione. Oggi, come ieri, il 5° Stormo sta combattendo, in aiuto ai nostri fanti della divisione « Acqui », che stanno per essere sopraffatti dai tedeschi sulle isole di Cefalonia e di Corfú.

Sono in pochi sul campo di Manduria, sede del 5°; sono i superstiti del 5° di Cenni e di Nobili, che fu buttato allo sbaraglio durante lo sbarco anglo-americano in Sicilia, ma non si concedono soste, dal comandante maggiore Rizzi, ai suoi piloti, Bassi, Venditti, Graziani, Peroni, D'Ottaviano, Spreafico, Pesola, Ferraris, Rizzi Sergio, Canali, Morichelli, Zaganelli, Parodi, Montuori, Banfi, Dagnino e molti altri.

Sono in pochi, ma sul campo si dànno da fare anche per vincere l'amarezza che nasce pensando che se gli Alleati (quelli nuovi) non interverranno, per la « Acqui » tutto sarà presto finito, e che quanto i piloti stanno facendo sarà stato inutile. Forse proprio l'essere coscienti della tragica situazione rende ancor piú cocente il dolore per la perdita di Fox di oggi, come

per quella del tenente Valenza di ieri, abbattuto sempre su Corfú in un duello con tre idro del tipo *Arado*, tirato sino all'ultimo.

In due giorni già due caduti; il 5° Stormo ha ricominciato a combattere ed ha ricominciato a pagare, ma per ora non si dà molto credito a questi sacrifici; c'è molta diffidenza attorno a noi; eppure Fox e Valenza sono già morti, anche se gli Alleati non si fidano ancora.

L'aver cancellato i fasci e dipinto le coccarde sugli aerei per ora al 5° non ha significato nulla di diverso; gli è rimasto solo il diritto..., in questi giorni non è piú o non è ancora un dovere, di morire.

Anche noi del 4° Stormo ci siamo rimboccati le maniche in questi due ultimi giorni: ricognizioni offensive, mitragliamenti a terra, scorte, ma anche noi siamo paurosamente in pochi; una ventina di velivoli efficienti fra *Macchi 205* e *202* e, per ora, non abbiamo quasi nessuna assistenza a terra. Giornate brutte, da dimenticare, anche se ieri pomeriggio qui a Lecce è venuto il generale Sandalli, ministro dell'Aeronautica, ad esprimerci le sue congratulazioni e quelle del governo per il nostro comportamento in questi giorni ed a rincuorarci circa il futuro.

Per ora in me c'è un continuo alternarsi di sentimenti, per cui nessuna parola esterna, nessuna sollecitazione riesce a penetrare nella mia coscienza: essa è ancora frastornata dagli ultimi avvenimenti.

Il tempo dell'odio

Dopo il 5° Stormo, oggi è toccata a noi del 4° di dover perdere uno dei nostri ragazzi, solo che non è stato abbattuto, ma fucilato.

Il messaggio per i nostri soldati rimasti in Albania doveva essere lanciato nelle prime ore di questa mattina, 21 settembre, sul campo di Koriza. Un *205* del 9° Gruppo, pilotato dal sergente Martinoli, decolla per la missione verso le 7,30 da Brindisi, ma dopo circa due ore è costretto a rientrare senza aver potuto

effettuare il lancio a causa del maltempo che aveva annullata completamente la visibilità sulla zona prescelta.

Poiché il messaggio è importante, si ritenta. Ore 11,30, decollano due *Macchi*, uno pilotato dal sottotenente Negri, l'altro dal sergente Bombardini. Il tempo è migliorato; arrivati in zona i due aerei perdono quota, si presentano bassi sul campo. Da terra immediatamente viene aperto un nutrito fuoco contraereo; il velivolo di Negri è colpito al motore, e il pilota, non avendo altra via di scampo, tenta l'atterraggio di fortuna sulla stessa pista. Per fortuna tutto va bene. Bombardini fa un giro sul campo, si abbassa ancora, vede Negri che, uscito dalla carlinga del *205*, agita la mano in segno di saluto; quindi rifà quota e rientra a Brindisi verso le 13.

Ma non si sente tranquillo. Deve andare a vedere che cosa è successo al suo ufficiale ed alle 15 decolla di nuovo, da solo. Sul campo di Koriza non c'è segno di vita, tutto è deserto; non vi è nemmeno il *Macchi* di Negri, senz'altro rimorchiato altrove dai tedeschi. Il *205* gira piú volte basso sui dintorni, ma purtroppo non nota nulla di nuovo; bisogna rientrare con la speranza che il nostro sia riuscito a sfuggire ai tedeschi.

Ma non è stato cosí. Negri, poco dopo il suo atterraggio forzato, veniva catturato dai soldati germanici di presidio all'aeroporto: la divisa, l'aereo; l'odio, l'ottuso odio tedesco che in questi giorni, in troppe occasioni, si presenta come l'applicazione di una dura legge militare, scoppia improvviso, irrefrenabile. Il pilota italiano è uno « sporco traditore badogliano »; una decina di Mauser vengono puntati contro un petto indifeso, una scarica, ed il sottotenente Carlo Negri, del 4° Stormo Caccia, cade ucciso in una pozza di sangue.

Tre anni di guerra in comune, di sacrifici, di morte in comune, poi il nostro « getto della spugna », non dovuto a vigliaccheria, ma a impotenza vera, reale, di fronte ad un avversario di proporzioni gigantesche, e ora i tedeschi si arrogano il diritto di ucciderci, solo perché ci eravamo rifiutati di continuare a farci uccidere inutilmente.

Sto pensando all'assurdità di tale situazione, ai morti che di nuovo essa richiederà, al perché di questa guerra: confusione di idee, di ricordi, di previsioni...

All'armistizio, la gente in Italia che si era abbandonata al giubilo, i capi che ci avevano abbandonati, una divisa che non permetteva l'assenteismo, il dover continuare a combattere anche con la vergogna di una sconfitta, il dover continuare a combattere anche per tutti quelli che subito avevano gettato le stellette, la tentazione di fuggire al Nord, dove quasi tutti noi del 4° abbiamo la nostra famiglia, di cui ora non abbiamo notizie e di cui, probabilmente, per molto tempo non sapremo piú nulla, l'avvilimento per la diffidenza dei nuovi alleati.

Penso a tutto questo, mentre il buio sta cancellando sul campo le sagome degli aeroplani e in me tutto è confusione... ma hanno fucilato Negri, mentre combatteva lealmente, mentre in divisa cercava, con un nuovo distintivo sulle ali, di aiutare i suoi fratelli che si erano ribellati ai tedeschi... e tutto assume una nuova fisionomia, sebbene ancora incerta, e un nuovo significato.

In questi giorni ho anche spesso pensato a come mi sarei comportato la prima volta che avessi incontrato in combattimento i tedeschi. Sarei riuscito a sparare contro di loro? Avrei dimenticato Malta, la Cirenaica, la Sicilia?

Ma hanno fucilato Negri e ora lo so.

Obbligatorio morire

Nel caos di questi primi giorni postarmistiziali, un raggio di speranza ci è pervenuto con la notizia che l'8° Gruppo Caccia, quello del maggiore Bacich, è rientrato in Italia proveniente dall'aeroporto tunisino di Korba Nord, ove gli Alleati (quelli d'adesso) l'avevano confinato subito dopo l'armistizio.

Oggi, 2 ottobre, sono venuto qui a Leverano, vicino a Lecce, a salutare qualcuno dei vecchi amici dell'8°, appena arrivati dopo uno scalo in Sicilia. Sono quattordici *Macchi C. 200*, i superstiti dei ventiquattro caccia, dei due *Caproni 133* e dei due *S.M. 81* decollati il 9 settembre scorso da Littoria.

Ordini, contrordini, nuovi ordini, continui decolli, nessuna assistenza, aerei da abbandonare sui campi perché in avaria ed il maggiore Bacich che tiene uniti tutti: Littoria, Castiglione del Lago, Decimomannu (Sardegna) il 10 settembre; Sciacca (Sicilia) il 13, Agrigento, Korba Nord (Tunisia) il 16; sette giorni di umiliazioni, sette giorni di inutile lotta contro la diffidenza anglo-americana.

Ora, eccoli qui, di nuovo sul suolo della Patria; gli Alleati li hanno tolti dalla quarantena dove li avevano messi senza chiarirne il motivo. Ancora oggi provano l'amarezza di un interrogativo cui non si trova risposta nemmeno parlando con qualcuno di loro, con Russo, Sansone, Cecchetti, e altri.

La stessa amarezza che mi prende mentre la sfilata dei *Macchi 200* dell'8°, imbrattati di olio e malconci, sfuma dinnanzi ai miei occhi ed al loro posto appare una moltitudine di morti: 5000, forse 8000; i fanti della divisione « Acqui », quelli che non si sono arresi ai tedeschi sulle isole di Cefalonia e Corfú. Sono morti piuttosto che cedere le armi ai tedeschi, ma sono morti anche perché gli anglo-americani non hanno voluto aiutarli in nessun modo; forse per noi italiani in questo periodo è obbligatorio morire, per l'odio dei tedeschi, per il diffidente disinteressamento dei nuovi alleati.

L'amaro calice va bevuto fino in fondo.

Il generale Gandin, comandante della « Acqui », aveva sin dalla notte del 18 settembre inviato in Italia, con una lancia della Marina, il sottotenente di Vascello Di Rocco con un messaggio in cui chiedeva immediati rinforzi, e, soprattutto, chiedeva protezione navale e piú ancora aerea per impedire nuovi sbarchi di forze tedesche sulle due isole.

In questi giorni, in cui ancora tutto è confuso, le notizie che ci pervengono non sono ovviamente controllabili, ma sembra che il nostro governo intendesse mandare una squadra navale al comando dell'ammiraglio Bonetti, ma che gli anglo-americani ne abbiano impedito la partenza. Temevano forse che la formazione si unisse ai tedeschi?

Noi dell'Aeronautica abbiamo fatto tutto il possibile per aiutare i nostri fanti, ma i nostri aerei efficienti sono per ora paurosamente scarsi; non abbiamo ricambi per i velivoli, nessuna officina, poche munizioni, pochissima benzina; rimane solo tanta rabbia dentro, ma gli Alleati non ne hanno tenuto conto; nel loro mastodontico ingranaggio bellico la rabbia di quattro gatti di piloti italiani non è un dato da tenere in considerazione.

Eppure ce l'abbiamo messa tutta, noi del 4° Stormo con i *205*, quelli del 21° Gruppo con i *202*, quelli del 5° Stormo con i *Re. 2002*: mitragliamenti, spezzonamenti, ricognizioni offensive sulle zone di mare antistanti le due isole. Ma eravamo in pochi, e forse nessuno si è accorto di noi, né dei quattro piloti morti in quei pochi giorni di lotta amara, amara perché la sapevamo inutile, amara perché ora sappiamo che se ci avessero aiutati tutto sarebbe cambiato per quelli della « Acqui ».

Ripenso ai *Re. 2002* del 5° che il 21 e 22 andarono a bombardare naviglio tedesco al largo di Cefalonia, al limite della loro autonomia; che il 24, con un solo velivolo, attaccarono sei *Stukas* a Corfú abbattendone due; ai combattimenti sostenuti da quelli del 21° e da noi del 4°. Ma tutto ciò non è servito a nulla; forse anzi domani si dirà che non siamo nemmeno intervenuti!

Mi ricordo il 24 scorso: il 4° Stormo era intervenuto in mattinata con il capitano Monti, il tenente Castelli, il sottotenente Franchetti, il tenente Mecatti (9° Gruppo), il cap. Mariotti, i sergenti Voltan e Martinoli (10° Gruppo), mitragliando navi tedesche; nella tarda mattinata erano poi decollati il capitano Annoni ed il sergente Verda.

I due *205* avvistano ed attaccano tre idrovolanti tedeschi del tipo *Arado*; durante il combattimento, un po' piú in quota sfilano due *Messerschmitt 109 G.* Annoni si butta in virata e seguito dal gregario parte deciso all'attacco: i *109* si difendono molto bene, ma Annoni non perdona. Il suo *205* si piazza in coda ad uno dei due caccia tedeschi; il pilota germanico tenta tutte le manovre per disimpegnarsi, ma il nostro non molla, la mano indurita sulla cloche, l'occhio fisso sul collimatore, poi una, due raffiche e il *Messerschmitt* precipita in mare. È il primo abbattimento compiuto da un pilota italiano contro velivoli tedeschi dopo l'8 settembre ed è stato uno del 4°!

Purtroppo Cefalonia cessava di resistere il 22 settembre e Corfú il 24. I tedeschi ferocemente si vendicavano di chi aveva osato resistere con tanto eroismo ed iniziavano il massacro. Dalle prime notizie di cui siamo in possesso sappiamo che sulle due isole la quasi totalità dei prigionieri è stata fucilata e seppellita in fosse comuni, che i pochi superstiti sono stati deportati in Germania.

Circa diecimila nostri fratelli uccisi dall'inumana bestialità di uomini che non sono piú soldati, ma automi con il cervello alienato, funzionante solo in nome degli ordini ricevuti, anche se tali ordini sono indegni, non solo di una divisa, ma di qualsiasi essere umano.

Contro tale bestialità noi non abbiamo potuto far nulla, ma « loro », i nostri nuovi alleati, non hanno voluto far nulla!

Ricordo che il 19 settembre, all'inizio della battaglia, il generale Foster, capo della Commissione Aeronautica di controllo alleata, aveva chiesto notizie sulla situazione delle due isole per intervenire nella battaglia con velivoli anglo-americani. Poi, piú nulla; solo l'indomita eroica resistenza dei nostri fanti ed il nostro sparuto ed inutile aiuto. Solo il 29 settembre un comunicato alleato: « La R.A.F. desidera intervenire nelle operazioni di Corfú... 1) Tipi di aerei tedeschi in uso, 2) Modalità di attacco, 3) Ore degli attacchi portati alle navi italiane *Sirtori, Stocco, Cosenz, Probitas, Dubat, Sibilla, Diocleziano* ».

Ma dal 24, cinque giorni prima, la divisione « Acqui » non esisteva piú, esisteva solo una massa di fucilati e di deportati ai quali la richiesta alleata ormai non serviva; ma gli anglo-americani non se ne erano accorti.

Peripezie del 41°

Al 41° Gruppo da bombardamento, di base ad Ampugnano, la sera dell'8 settembre, dopo la diffusione della notizia dell'avvenuto armistizio, tutto era calmo. Il maggiore Erasi, comandante del reparto, aveva dato disposizioni al personale perché rimanesse vigile e pronto, ognuno al proprio posto, in attesa degli ulteriori ordini che senz'altro sarebbero stati impartiti l'indomani.

Purtroppo, come da noi al 4° e presso tutti gli altri reparti, non giunse nulla; da Roma silenzio assoluto, ed ecco i fatti di pochi giorni fa avvenuti al 41°:

9 settembre: Erasi e Marescalchi, comandante di squadriglia, si attaccano al telefono e alla radio nella febbrile ed ansiosa ricerca di ordini precisi od almeno di notizie che servano a renderli edotti della situazione; gli equipaggi attendono le novità,

ma le ore passano e non succede nulla di nuovo. A Montepulciano, a non molti chilometri dal campo, ci sono i tedeschi. Verso sera, il comandante dell'aeroporto fa sapere che in caso di pericolo imminente farà suonare la sirena; a tale segnale gli aeroplani dovranno essere distrutti. Il personale dello Stormo è pronto a disubbidire a tale ordine: decollare e tentare la sorte sí, ma distruggere a terra i velivoli no! Passa anche la notte del 9; il 10 mattina improvvisamente un ordine via telefono (da uno che dice di essere il generale Ilari, ma non ne sono sicuri), di cui non si riesce a capire la provenienza: lo Stormo deve spostarsi immediatamente a Milis, in Sardegna. Discussione fra i capi equipaggio; non tutti sono d'accordo sulla destinazione poiché non si riesce a capire chi ha effettivamente trasmesso l'ordine e si sa che, al momento, in Sardegna comandano i tedeschi; a Milis, in particolare, si sa di sicuro che ci sono soltanto i tedeschi.

Erasi non può ammettere disparità di vedute in quel frangente e dà l'ordine di decollo. Rimane stabilito che arrivati a Milis egli atterrerà per primo per rendersi conto della situazione e solo dopo che egli avrà sparato un razzo verde gli altri si disporranno all'atterraggio.

Il Gruppo decolla, ma, appena oltrepassata la costa, un *S.M. 79* improvvisamente dirige al Nord; altri quattro aerei puntano invece decisamente verso Sud; il resto prosegue con rotta sulla Sardegna. Gli *S.M. 79* che puntano sulla Sicilia, contrariamente all'ordine ricevuto, sono quelli del tenente Crespi, del tenente Balboni Vanes, del tenente Corbellini e del sottotenente Boccioli; gli equipaggi pensano che l'ordine sia stato trasmesso per far cadere lo Stormo in un tranello, oppure che sia stato dato in buona fede senza però conoscere esattamente la posizione dei tedeschi in Sardegna.

Crespi, già prima del decollo, aveva espresso il suo punto di vista contrario al trasferimento in Sardegna, e aveva avuto anche una vivace discussione in merito con il comandante, e in volo aveva deciso di seguire il suo presentimento.

Al traverso di Ustica, Corbellini, nonostante l'esortazione di Crespi a puntare su Gerbini, fa rotta verso Palermo; volando bassissimo sul mare, improvvisamente il trimotore tocca l'acqua e si frantuma. Qualcuno dell'equipaggio riesce a buttarsi in acqua; Ustica si intravede in distanza, e dopo alcune ore gli uomini vi si dirigono a nuoto, abbandonando i rottami dell'aereo, eccettuato il primo aviere elettricista che, non sapendo nuotare, si aggrappa disperatamente ad una ruota che galleggia.

Il giorno dopo, ormai stremato, viene tratto in salvo da una grossa barca a motore carica di marinai sfuggiti ai tedeschi a Napoli e diretti in Sicilia; degli altri, nessuna traccia, nessuno di loro arrivò mai ad Ustica: poche miglia di mare erano divenute la tomba di Corbellini e dei suoi ragazzi!

Gli altri nel frattempo atterrano regolarmente a Gerbini e vengono accolti dal tenente USAF Manfredi, un italo-americano che aveva frequentato prima della guerra il ginnasio di Bari, con un cordialissimo « ciao, italiano »; rifocillati e mandati a riposare attenderanno ulteriori ordini.

Il giorno dopo, il comandante dello Stormo americano vuol provare i nostri *S.M. 79*. Crespi acconsente purché « loro » gli facciano provare i *B. 25 Mitchel* che fanno mostra sul campo; in breve l'affare è concluso.

Il 12, ordine di concentramento degli aerei italiani efficienti sugli aeroporti di El Aouina e poi Korba (Tunisia), ma i nostri accettano solo se gli americani cancelleranno la stella bianca che stanno dipingendo sui nostri trimotori; la spuntano i nostri e gli *S.M. 79* atterrano regolarmente, dopo aver attraversato il Mediterraneo orientale, sui campi prefissati. Anche gli altri hanno avuto una fortuna sfacciata: infatti, il 10, Erasi aveva atterrato, come da ordini ricevuti, a Milis: un'occhiata in giro, tutto era apparentemente calmo; l'ufficiale spara allora il razzo verde, segnale di via libera per il resto della formazione, che viene all'atterraggio. Gli equipaggi però non hanno fatto in tempo a saltare a terra che dai campi circostanti sbucano i tedeschi: non c'è altro da fare, bisogna arrendersi. I tedeschi, senza troppi convenevoli rinchiudono i nostri nelle scuole del paese; all'indomani si sarebbe deciso il da farsi: lo spettro della deportazione in Germania diventava un incubo. Ed ecco il colpo di fortuna: all'alba i tedeschi si ritirano verso la Corsica abbandonando precipitosamente il campo ed i prigionieri. Anche i velivoli sono ancora intatti, nessuno ha fatto in tempo a sabo-

tarli, cosí dalla Sardegna gli *S.M. 79* del 41° si spostano, anch'essi, in Tunisia.

Oggi, 30 settembre, il 41° Gruppo è rientrato a Lecce dopo aver fatto scalo a Catania.

Tutto è bene quel che finisce bene, e penso che Crespi ed Erasi si possano dichiarare soddisfatti, uno per il « naso », l'altro per il « sedere »!

Coccarde su Roma

I due aeroplani, in pattuglia scalata sulla sinistra, erano apparsi improvvisamente, bassissimi, di là dal Tevere e puntavano diritti verso il centro di Roma.

Nel cielo luminoso e non piú offuscato dall'afa propria dei mesi estivi, si stagliavano nette le sagome dei due velivoli. Di gente, alle 10,30 circa del mattino, ve n'era parecchia per le strade; qualcuno fra i molti alza gli occhi, altri mugugnano. « I soliti aerei tedeschi », dice uno che ne sa piú degli altri. Una donna con un bimbo, impaurita dal rumore dei motori, attraversa di corsa la strada e si rifugia in un portone.

I due aerei, al parallelo della Via Flaminia e di Via del Corso, lanciano un nugolo di manifestini. La gente ora è tutta con il naso all'aria; si indicano l'un l'altro con il braccio teso e l'indice puntato quei rettangoli di carta che ondeggiano lentamente durante la breve discesa, in attesa che si depositino al suolo.

Saranno nuove disposizioni del Comando Piazza tedesco: ce ne sono già molte affisse sui muri della città: « ...*Achtung,... Verboten... Achtung, Verboten...* ».

Intanto i due caccia sono sopra Montecitorio, corso Venezia, sfilano sulla destra del Colosseo: altro lancio di manifestini, la gente ora comincia ad urlare: « Sono inglesi... sono inglesi! ». Sotto le ali infatti non ci sono le croci nere germaniche, ma due coccarde tricolori. La corsa a raccogliere i rettangoli di carta diviene generale, frenetica; in mezzo alla strada un gruppetto di persone viene quasi investito da una motocarrozzetta tedesca. I due militari, che sono a bordo della Zumdapp dipinta in giallo sabbia, urlano parole incomprensibili e spariscono in direzione

delle Terme di Caracalla: essi si sono accorti che quei due aeroplani, che ormai sono su Porta San Paolo, non sono inglesi, ma italiani!

La gente no; i romani non conoscono ancora quei distintivi: il bianco, il rosso ed il verde del tricolore italiano, che ora sono ritornati sulle ali dei nostri aeroplani che si trovano al Sud, e che hanno iniziato ad operare contro i tedeschi. Si leggono velocemente i manifestini; chi ne è privo attende che qualcuno gliene porga uno; gli occhi scorrono rapidamente quelle righe scritte in italiano, parole di speranza e non di odio, inattesa conferma di un riscatto morale già in atto.

Ora anche essi sanno che gli aviatori italiani hanno ripreso il volo.

Noi del 4° Stormo il testo dei manifestini l'avevamo già letto qualche giorno fa, poiché i due velivoli che sei giorni or sono, 6 ottobre 1943, hanno volato su Roma, erano nostri. Sui rettangoli di carta si leggevano queste parole:

« Cittadini di Roma,

il pensiero dei nostri cari oltre la linea del fuoco è con noi in ogni istante. Fidate e sperate. L'ora della liberazione si avvicina di giorno in giorno sotto l'inesorabile spinta delle Civiltà democratiche.

« Questo è il saluto di tutti i fratelli liberi. Ve l'hanno portato gli aviatori d'Italia sulle loro ali tornate alfine a rintuzzare l'insulto dell'eterno nemico della civiltà e della razza, sulle loro ali benedette dalle coccarde tricolori di Vittorio Veneto al cui fianco volano, per gli azzurri cieli della Patria, la vittoria e la libertà ».

Non che noi aviatori fossimo completamente d'accordo sul testo; certe frasi sanno di retorica e noi siamo ormai troppo smaliziati per subirne ancora l'influenza. L'accenno alla vittoria, ad una nostra vittoria, poi, è anacronistico, suona falso.

Noi combattiamo ancora perché obbligati dagli avvenimenti, dagli errori del governo passato ed anche, è vero, per una necessità della nostra coscienza; combattiamo per ritrovare una libertà ed una dignità che i tedeschi ci vogliono negare. Ma non per vincere; sappiamo di aver perso e non siamo buffoni, non lo siamo mai stati.

Ma esisteranno negli anni futuri di questo mondo la libertà

e la dignità, oppure tutto ritornerà sotto altri nomi, sotto altre forme, come è stato sino ad ora?

Forse domani qualcuno penserà che noi abbiamo voluto approfittare della situazione favorevole agli Alleati ed uscirne vittoriosi al loro fianco, ma in noi non vi è questo pensiero; tentiamo solo di riscattarci come uomini e come soldati, almeno secondo la nostra coscienza rimasta onesta perché a contatto continuamente con il sacrificio.

Per il resto il lancio è stato un'impresa di valore infinitesimo nel gigantesco contesto del conflitto, ma per noi piloti di un significato grandissimo: tre *Macchi 205* del 4° Stormo hanno volato su Roma, su una Patria per ora non piú nostra e vi hanno portato le nuove coccarde tricolori.

Il 6 mattina scorso, quando i due *Macchi* erano decollati, qui sulla pista di Brindisi, c'eravamo quasi tutti ed ognuno di noi avrebbe voluto essere il pilota di quegli aeroplani, ma i fortunati prescelti erano stati il maggiore Ruspoli ed il capitano Mariotti del 10° Gruppo, per il 9° la sorte aveva favorito il capitano Piccolomini.

Alle 8,50 gli aerei atterravano a Foggia per rifornirsi; l'apparecchio del 9° Gruppo si rifiutava di ripartire, cosí che fu giocoforza per Piccolomini rinunciare al proseguimento dell'azione, dopo un colorito sfogo verbale.

Mariotti e Ruspoli decollavano invece regolarmente alle 9,50 circa da Foggia, compiendo la missione regolarmente.

Il ricordo di questa azione di sei giorni fa è riemerso oggi pomeriggio, 12 ottobre, al ritorno del tenente Ferrazzani e del sergente Gaspari, che sono stati su Berane per lanciare un messaggio ai nostri soldati della divisione « Venezia » accerchiati dai tedeschi fra i selvaggi monti del Montenegro. Sono migliaia di uomini disperati, senza armi per difendersi, senza scarpe, senza quasi nulla sopra la pelle se non i pidocchi a centinaia, senza medicinali per i feriti; uomini gettati allo sbaraglio, abbandonati da tutti nei giorni dell'armistizio, e noi, per ora, abbiamo volato su di loro solo per gettare un messaggio in cui si chiedevano notizie esatte sulla situazione della divisione. Ma se gli Alleati non interverranno, potremo noi fare qualcosa, o succederà come a Cefalonia ed a Corfú?

Sto pensando a questo ed anche il volo su Roma mi sembra

ora una cosa inutile, direi stupida, ma forse solo per lo scoramento di questi attimi, dei mille attimi di cui sono stati pieni questi primi giorni dopo l'8 Settembre.

Hanno messo in moto il mio aereo: devo andare in volo, non devo piú pensare!

Gli straccioni della « Venezia »

Il *Savoia Marchetti 73* volava in cerchio nella valle, perdendo lentamente quota; l'equipaggio scrutava attento il territorio coperto di neve che scorreva sotto l'apparecchio, ed ecco apparire l'abitato di Berane: alla sinistra s'innalza la montagna brulla, nel centro della stretta vallata le case divise in due raggruppamenti distinti a cavallo del fiume; a ridosso della catena montuosa un vasto spiazzo e dei segnali: il campo predisposto per l'atterraggio.

I giri dei motori diminuiscono; l'aereo dipinto di scuro, con le grandi coccarde tricolori dipinte di fresco sulla fusoliera e sulle ali, si pone in linea con quella specie di pista. Al bordo del campo è un accorrere di soldati; manette dei motori al minimo, giú i flaps, il primo sobbalzo caratteristico della toccata e poi il rumore sordo delle ruote che rullano sul terreno appena livellato.

Il trimotore si ferma, le eliche cessano di girare ed è subito un affollarsi di uomini vestiti nelle fogge più strane: giubbe grigioverdi del nostro esercito, berretti di pelo, bustine ormai logore, pantaloni di tutti i colori e forme, scarpe ormai sfondate, qualcuno con i piedi avvolti in fasce; una folla di uomini si accalca attorno all'aeroplano, è il primo contatto vero con la Madrepatria; quelle coccarde hanno volato dall'Italia per loro, per gli « straccioni » della divisione « Venezia », che lotta disperatamente e senza mezzi contro i tedeschi, in quelle terre inospitali.

L'aereo trasporta materiale bellico di prima necessità e sei milioni di lire per i nostri fanti, a cui per ora i partigiani montenegrini non dànno alcun aiuto, che anzi osteggiano, pretendendo fondi, armi, viveri.

I soldati iniziano lo scarico delle cassette con le armi; i piloti parlano con gli ufficiali, cercando di assicurare loro ulteriori rifornimenti che la nostra Aeronautica si impegnerà ad eseguire o per lo meno tenterà di farlo. Strette di mano, occhi lucidi, i fanti non si sentono piú soli sebbene per ora il materiale giunto sia ben poca cosa; infatti in poco piú di un'ora tutto è già scaricato. Si tratta di 4 mitragliere da 20 senza affusti, di 1500 colpi da 20, di 480 cappotti, di 400 mutande, 400 paia di scarpe, e 6 milioni di lire.

Ora bisogna caricare i feriti piú gravi da trasportare in Italia.

Improvvisamente nella valle giunge un rumore, prima lontano ed indistinguibile, poi sempre piú vicino e che non lascia dubbi: aerei in arrivo. I soldati e l'equipaggio dell'*S.M. 73* si sparpagliano ai bordi della spianata; si buttano a terra schiacciandosi il piú possibile nella neve che copre quasi tutta la zona.

Il rumore ora è netto, caratteristico di velivoli in picchiata: eccoli, sono due *Me. 109* tedeschi che provengono dal campo di Podgoritza. I caccia picchiano sulla spianata, fanno un primo passaggio a vuoto; virano di 90° e poi giú una seconda volta a mitragliare il nostro trimotore: i solchi dei proiettili delle mitragliere dei due velivoli alzano prima spruzzi di neve sporca, poi centrano il nostro aereo, l'incendiano.

Cento occhi osservano le fiamme che si alzano sempre di piú, che distruggono quella macchina che poco prima era stata simbolo di speranza, di gioia; ma sarebbe inutile qualsiasi tentativo di reazione, sparare con i vecchi moschetti equivarrebbe solo a sprecare proiettili. I caccia tedeschi compiono un ultimo passaggio, si assicurano che l'aereo sia ormai distrutto, poi fanno quota e si allontanano nella stessa direzione d'onde sono giunti.

Dai vari nascondigli gli uomini si alzano, ma nessuno ormai corre; i passi sono lenti, regna una sconsolata rassegnazione in quella frotta di soldati che in semicerchio osserva muta l'aereo che termina di bruciare: agonia di una macchina, agonia di uomini.

I feriti, adagiati sulle barelle, vengono riportati indietro, per loro forse è finita; l'equipaggio del velivolo si unisce ai fanti. Questi uomini sono rimasti di nuovo disperatamente soli, solo la radio (finché sarà in grado di funzionare) li unisce alla Patria

ed alla radio si ricorre subito per far pervenire la notizia all'aeroporto di Brindisi dal quale l'aereo è decollato, questa mattina, 18 ottobre.

Qui, quando ormai il giorno è quasi totalmente trascorso, abbiamo appreso la notizia. Stamane, al decollo dell'*S.M. 73*, eravamo contenti; finalmente andavamo da loro, dai nostri fratelli dell'Esercito che da giorni invocavano il nostro aiuto, aiuto che noi eravamo costretti a negare per mancanza di mezzi e per i negati permessi da parte alleata.

L'aereo avrebbe dovuto compiere la missione senza scorta: i nostri *202* e *205* non hanno autonomia sufficiente per la durata del volo, perciò noi della caccia eravamo preoccupati, ma speravamo che tutto andasse bene.

La solita speranza che ci ha sempre sostenuti in questi quattro anni di guerra, anche nei momenti piú disperati, anche quando l'evidenza dei fatti ci ammoniva a ricrederci su tutto e su tutti; ma se è stata follia sperare è servito a molti per sopravvivere.

Ora lo sconforto ci ha presi; questa sera ci rendiamo conto che non abbiamo nulla all'infuori della nostra volontà di reagire allo sfacelo dell'armistizio, di continuare a lottare per credere almeno ancora in noi stessi, ma la lotta ora non è piú uno scontro di volontà, di convinzioni ideologiche difese con coraggio, è una lotta in cui i mezzi sono l'elemento dominante. Il coraggio solo non può supplire alla loro mancanza e noi siamo senza nulla; forse siamo pure noi degli « straccioni », odiati dai tedeschi e per ora snobbati dagli anglo-americani per i quali siamo ancora quelli che hanno perso, quelli che hanno cambiato bandiera, non quelli che si sono rivoltati con dolore, ma anche con sincerità, contro tante porcherie di ieri.

Ma il giudizio su di noi cambierà solo quando ci si accorgerà che paghiamo ancora con la vita questa nostra scelta; ma poi, finito tutto, sarà per molti facile giudicare e noi, i pochi rimasti, avremo il pudore di non difenderci.

Mi ci devo ancora abituare; finora ero sempre stato un pilota da caccia, attaccavo con il mio aeroplano altri aerei su nel cielo; ora con il mio *Macchi* devo andare alla ricerca di obiettivi a terra o sul mare, puntare verso il basso e buttarmi contro colonne meccanizzate, postazioni d'artiglieria, naviglio tedesco. Buttarmi contro; come oggi.

L'ordine operativo giunto al 4° Stormo riportava, fra l'altro: « ... inviare coppia di velivoli in ricognizione offensiva lungo le coste albanesi e isole litoranee », una cosa di ordinaria amministrazione in questi giorni della prima decade di ottobre.

Decollo verso le 8 assieme ad un gregario; appena lasciata la pista di Lecce faccio quota fin sui 2000 metri, poi livello l'aeroplano e faccio il solito controllo degli strumenti: tutto normale. Di lato, spostato un poco verso l'indietro, l'altro *Macchi 205* vola vicinissimo a me con perfetto allineamento. Sotto di noi il mare è calmo, il cielo è sereno, qualche nuvola bianca qua e là; dopo circa una ventina di minuti sorvoliamo le isole costiere, all'orizzonte appare la costa.

Occhi aperti. Con leggeri movimenti laterali sulla cloche inclino l'aeroplano su di un lato e poi sull'altro, alternativamente, il che mi consente di vedere meglio la zona di mare sotto di me. Per ora nulla, seguiamo la costa: insenature, strapiombi, isolette, bracci di mare piú o meno larghi; il volo procede normalissimo.

A ridosso di uno strapiombo noto qualche cosa che non mi convince; viro stretto di 90°, punto verso il basso; un'occhiata di fianco: il gregario è sempre al suo posto, sa il suo mestiere. Perdo velocemente quota; sto picchiando con un angolo di 45°, la velocità tocca i 600/620 Km. orari, il costone roccioso si avvicina velocemente sulla mia destra; inclino l'apparecchio e osservo addossati alla costa un grosso veliero e qualche imbarcazione piú piccola. Continuo ad abbassarmi; in cuffia mi giunge la voce del gregario, anche lui ha visto; alzo la mano e con l'indice puntato verso il basso gli segnalo che attacchiamo. Inizio a picchiare sull'obiettivo.

Dalle imbarcazioni aprono il fuoco contro di noi. Me ne accorgo dal comparire improvviso sui natanti di nuvolette di

fumo grigiastro: le mitragliere contraeree sono entrate in azione. I proiettili mi passano vicinissimi, non posso variare la traiettoria; continuo a picchiare.

La contraerea ci ha inquadrati e non ci molla; basta un colpo che mi colpisca in una parte vitale della macchina e sono fregato! Faccio partire una raffica lunga; la velocità dell'aereo mi impedisce di vederne l'effetto. Sfilo la nave sul fianco, volando basso verso il mare aperto, con continui spostamenti di rotta per disorientare i serventi germanici, ma penso che ora saranno alle prese con il mio sezionario. Viro largo e tiro in quota; guardo verso la costa, anche l'altro velivolo sta tirando su in candela, nessun effetto appariscente del nostro tiro sulle imbarcazioni. La contraerea continua a sparare per impedire un nostro nuovo avvicinamento. Sui 2000 metri, viro di nuovo e mi butto di nuovo in affondata: occhio al traguardo di puntamento, mano sulla leva di sparo: ora so cosa vuol dire « buttarsi contro ». Durante un duello aereo hai la possibilità di manovra; attacchi, ti sganci, attacchi di nuovo, scegliendo il momento e la posizione per farlo; per non farti inquadrare dalle armi dell'avversario fai dell'acrobazia, ti senti sempre in grado di agire secondo la circostanza e le tue decisioni sono in funzione della situazione che muta continuamente. In questi attacchi contro obiettivi fissi tutto è diverso: sei obbligato a cacciare indietro la paura che ti spinge a deviare la rotta del velivolo, e devi invece continuare a tenerlo fermo in mezzo alle traccianti nemiche.

Questa è la differenza: la sto provando durante questa seconda puntata. Ho paura, vorrei virare, basterebbe un colpetto di cloche e schizzerei via a 600 Km. orari, e giú faticherebbero parecchio per riavermi nei loro reticoli di puntamento, ma ormai sono indurito sui comandi, gli attimi piú brutti sono passati, ora sono pronto a sparare ed a colpire, la reazione alla paura viene proprio dall'ingigantirsi dell'istinto di conservazione, dal fatto di poter in qualche modo reagire all'offesa nemica. Sparo con rabbia: uccidere per non essere ucciso.

Continuo a premere sullo sparo, le mie raffiche colpiscono il ponte del veliero; rifaccio quota ed attendo l'altro apparecchio. Devo aver colpito qualche postazione, perché la contraerea ora è molto ridotta. Controllo il televel: la benzina è appena sufficiente per tornare a casa. Per radio comunico l'or-

dine di rientro al mio gregario; appena siamo di nuovo in coppia, dirigo verso le coste pugliesi. Ecco la costa; giro in quota per ottenere il permesso di atterraggio, poi le solite manovre e tocchiamo di nuovo terra. Rullaggio verso i decentramenti, elica ferma, fuori dell'abitacolo, via il paracadute, e mi dirigo assieme al collega verso il comando per fare il rapporto. Le gambe sono dure, risentono della tensione e della inattività del volo; anche il collo è indolenzito; mentre cammino mi slaccio le varie cerniere della combinazione di volo, frugo nelle tasche alla ricerca di una sigaretta.

Nella baracca comando ci sono molti piloti dello Stormo: Annoni, Salvi, Labanti, Mariotti, Mutti, Piccolomini, Reiner, Ferrazzani, Daffara, Gaspari, Bucher, Morelli, Gensini, Voltan e altri; tutta gente che in questi giorni ha provato piú volte che cosa vuol dire attaccare in picchiata. Nessuno parla, ascoltano il mio rapporto, poi il locale si svuota.

Vado a buttarmi in branda, ma non riesco a dormire. Sono ancora sotto tensione: il combattimento è ancora dentro di me. Mi accorgo di pensare a quanto facevano giú in Africa settentrionale quelli del 50° Stormo d'assalto, i ragazzi di Vossilla; loro attaccavano sempre cosí i carri armati inglesi, e li attaccavano con dei lenti *Breda 65* o dei *C.R. 42*. Dovevano essere dei leoni!

Fanali: un comandante

20 ottobre. Qualcosa comincia a muoversi; non oso però ancora dire che si noti un miglioramento nella nostra organizzazione. Sino a qualche giorno fa tutto era cosí provvisorio e cosí confuso da far disperare in una resurrezione della nostra Aeronautica.

Da vario tempo si susseguono colloqui fra il generale Sandalli, ministro dell'Aeronautica, il generale Foster, capo della divisione aeronautica alleata di controllo, il generale Cunningham ed il generale Tedder, comandante dell'Aviazione alleata del Mediterraneo.

Noi a chiedere piú autonomia d'impiego, piú mezzi, aiuti di

vario genere; loro a ridurre al minimo le concessioni, a porre veti, a dare ordini: sono cose che ci deludono, specialmente quel tirare per le lunghe, ma dobbiamo renderci conto che sino a circa un mese fa eravamo loro nemici, perciò i nostri risentimenti cadono. Per ora possiamo solo essere umili; speriamo sempre nel domani, ma avremo poi un domani?

In ogni modo pochi giorni fa, e precisamente il 15 scorso, gli Alleati hanno dato il permesso ad una strutturazione piú organica della nostra Arma, cosí da poterne sfruttare meglio le capacità operative che, sebbene ora di modeste proporzioni, potranno dare risultati migliori.

La regia Aeronautica, il cui comando o ministero si trova a Bari, è ora cosí articolata:

Raggruppamento Caccia: formato dal 4° Stormo, il mio, (9° Gruppo a Brindisi, 10° Gruppo a Lecce); 5° Stormo Tuffatori (101° e 102° Gruppo a Manduria); 8° Gruppo Autonomo (Leverano); 21° Gruppo Autonomo (Brindisi).

Raggruppamento Bombardamento e Trasporto: 132° Gruppo e 1° Gruppo trasporti (Lecce), piú i reparti da bombardamento che sono in procinto di rientrare dalla Sardegna.

Raggruppamento Idro: due Gruppi, uno a Taranto, l'altro a Brindisi.

In Sardegna, appunto in attesa di rientro in continente, rimangono vari gruppi da bombardamento e siluranti, il 28° Gruppo, l'86°, l'88° ed il 106° da bombardamento a Decimomannu; mentre a Milis si trova il 41° siluranti ed a Oristano il 121° tuffatori; sull'idroscalo di Santa Giusta è di stanza l'84° Gruppo idrovolanti.

La caccia è presente in Sardegna con il 155° Gruppo a Monserrato, che ha incorporato l'82° squadriglia del vecchio 2° Stormo. Proprio oggi ho avuto notizie fresche di questo Gruppo e da parte di uno che del 155° è « *magna pars* », ma andiamo con ordine.

Il 15 ottobre scorso, data di nascita dei Raggruppamenti, aveva invece significato per il 155° la data di morte: infatti, per ordine del ministero, il reparto doveva « versare » gli aeroplani agli altri Gruppi già sul continente e avrebbe dovuto divenire perciò « quadro », cioè sciolto. La notizia veniva data a Fanali, comandante del Gruppo, dal generale Coppi, nello stesso

giorno. Al 155° nessuno voleva crederci; la « gente » era amareggiata, delusa; tutte le speranze di tornare al combattimento, di colpo venivano a cadere; il ricordo dei sacrifici, delle lotte, del lavoro compiuto sino a quel giorno dall'8 settembre, perdeva significato, sapeva di mortificante inutilità.

Fanali, il 16, scrive un promemoria al generale Sandalli nel quale spiega quanto è stato fatto dal suo reparto per rimanere unito, la resistenza ai tedeschi nei giorni dell'armistizio, l'efficienza, mantenuta fra mille difficoltà per la quasi assoluta mancanza di ricambi, di circa una ventina di velivoli fra *Macchi 202*, *205* e *Re. 2001*, e piú ancora il fatto che tutto il Gruppo si sia stretto attorno al comando senza nessuno sbandamento o defezione in un periodo in cui era umano succedessero. Ma per varie ragioni la risposta ha tardato un poco a giungere a Elmas-Monserrato, per cui Fanali si è « incilindrato » ben bene e ieri è piombato qui a Brindisi. Appena atterrato, ha piantato tutti e si è recato direttamente a Bari dal generale Sandalli. La foga, la passione e forse anche la rabbia di Fanali sono tante che Sandalli, tra l'altro persona di altissima sensibilità di comando, capisce la situazione e assicura il nostro circa la revoca dell'ordine di scioglimento del 155° Gruppo.

Oggi, 20 ottobre, la disposizione diviene operante e Fanali è ripartito per la Sardegna per essere il primo a portare ai suoi ragazzi la notizia tanto attesa.

Ho parlato con lui per qualche tempo mentre preparavano il suo velivolo ed ho capito che cosa significhi essere un vero comandante. Fanali lo è: le sue parole in difesa dei suoi uomini, il suo accoramento nel ricordare il dolore provato al ricevimento dell'ordine di scioglimento, la gioia di oggi per poter dire alla sua « gente » che il 155° continuerà a vivere, mi hanno fatto capire che si è comandanti solo se prima si è uomini, cioè non macchine, ma un insieme di sentimenti d'amore verso i subalterni, che dànno il diritto di dare ordini.

I gradi gerarchici devono contare solo per dare l'esempio, ed è solo con l'esempio e con il sacrificio che ti puoi conquistare gli altri galloni, quelli che ti danno « *motu proprio* » e senza nessuna cerimonia i tuoi uomini, ai quali allora potrai chiedere tutto perché ti seguiranno sempre. Quelli del 155° lo faranno per Fanali, sempre.

Penso che proprio perché in Aeronautica molti comandanti di Gruppo e di Stormo avevano queste doti di umanità ed un passato ricco di esempi validi l'Arma non si è sfasciata completamente sotto il tremendo colpo dell'8 settembre; quando gli alti comandi furono completamente assenti, gli uomini si strinsero attorno alla bandiera ed al « loro » comandante, e solo a lui.

Mi ritornano alla mente nomi come quelli del nostro François, di Rizzi del 5°, di Bacich dell'8°, di Fassi, di Ricci, e di tanti, tanti altri.

A proposito del colonnello François, che noi del 4° adoriamo: da oggi non ci comanda piú; ha assunto il comando e la tremenda responsabilità di tutto il Raggruppamento Caccia, ma per noi rimane sempre al 4° anche se chi lo sostituisce, il maggiore Fassi, non ce lo farà sicuramente rimpiangere.

A questi miei pensieri si ricollega una notizia datami da Fanali durante il colloquio avvenuto poche ore fa e che pone in risalto la figura del « comandante », qualunque sia il grado che egli riveste, almeno come lo intendiamo noi in Aeronautica.

La notizia si riferisce all'ultima azione compiuta dal 155° l'8 settembre, poche ore prima che la comunicazione dell'armistizio venisse diramata: cioè all'ultima pattuglia dei due *Macchi 205* mandati in ricognizione offensiva sulle coste tunisine, pattuglia composta dal capitano Zapponi, capopattuglia, e dal tenente Ostinelli, gregario; pattuglia non rientrata al termine del volo ed i cui piloti erano stati dati per dispersi.

Forse però le mie parole, dettate dall'amore per l'Arma e dal caro ricordo dei due colleghi, tradirebbero una certa partigianeria. Meglio leggere, senza nulla aggiungere, la copia sgualcita del fonogramma che Fanali mi ha lasciato, fonogramma da lui stesso spedito a Superaereo in data 15 settembre 1943.

« 5012 OP. 4 Aerogruppo 155°./Seguito 5000/OP.4. Notiziario operativo settembre 8 comunicasi che tenente Ostinelli Luciano in data 13 settembre dopo 5 giorni di navigazione su battellino Habet approdato presso Capo Carbonara e raccolto dai marinai locale semaforo est stato ricoverato secondo centro sanitario Cagliari/./Predetto ufficiale che versa buona condizione salute riferisce che poco dopo rotta di ritorno da missione bellica settembre 8 at causa avaria al motore era costretto lan-

ciarsi col paracadute in mare./Stesso ufficiale riferisce che capo pattuglia capitano Zapponi Ascanio, nell'effettuare giri a bassa quota per assicurarsi sorte gregario, per cause imprecisate si infilava in mare/./F.to tenente colonnello Fanali. Aeroporto 618/3600. 15 settembre 1943 ».

Come Visentin, in Africa, Quarantotti, nel Canale di Sicilia, e molti altri, Zapponi è morto per non abbandonare chi era a lui affidato. Egli è un altro dei nostri eroi, anche se nessuno se ne ricorderà; dopotutto, diranno, si è infilato lui in mare, doveva calcolare meglio le distanze; del suo atto d'amore nessuno terrà conto.

Una bandiera e tanti pensieri

Stamane ho fatto una ricognizione offensiva su Durazzo e Podgoritza, aggregato ad altri cinque *Macchi 205* del 9° Gruppo. Decollati alle 12,05 dalla pista di Galatina, siamo rientrati verso le 14.

Volo tranquillo, qua e là nuvole sparse; sotto di noi la terra balcanica con le sue genti, al pari di noi italiani, tormentate da anni dalla guerra, uomini divisi in vari gruppi etnici, a volte in conflitto tra loro: partigiani, collaborazionisti, truppe tedesche d'occupazione ed italiani che si sono aggregati ai partigiani: odio, fame, miseria e tanti lutti.

Avevamo il compito di attaccare e mitragliare eventuali colonne motocorazzate germaniche in movimento sulle rotabili della zona, treni e concentramenti di truppe.

Sopra l'aeroporto di Podgoritza, il maggiore Fassi, comandante del 4°, che oggi guida la nostra formazione, dà ordine di picchiare sul campo per una azione di mitragliamento. Disposti in linea di fila, picchiamo il muso dei *205* verso terra; a circa cinquanta metri dal suolo, tiriamo dolcemente a noi la cloche e gli aerei raddrizzano il muso volando parallelamente al terreno; ci « facciamo » tutto il campo, con la mano pronta sul bottone di sparo, ma nessuno di noi fa partire la raffica poiché, escluse le carcasse degli aerei da noi distrutti in precedenti mitragliamenti, non si scorge a terra nessun velivolo efficiente.

Anche la contraerea, la precisa contraerea di questo aeroporto, che tante altre volte ci aveva accolti con nutritissimo fuoco di sbarramento, tace: effetto dei nostri attacchi dei giorni scorsi.

Viriamo largo e facciamo quota; il motore gira regolarmente, la formazione è compatta, tra poco inizieremo il volo di rientro. Per un attimo, girando il capo sulla sinistra, mi attardo con lo sguardo su Podgoritza. In questi ultimi tempi vi abbiamo perso il capitano D'Ottaviano e il tenente Bassi del 5° Stormo, il capitano Carotti del 21° Gruppo autonomo, che si è ucciso tentando l'atterraggio a Lecce dopo essere stato colpito appunto dalla contraerea di Podgoritza.

Sembrava una guerra fasulla questa da poco iniziata contro i tedeschi, ma ben presto ci siamo resi conto che si muore come prima e che le difficoltà per la scarsità dei mezzi sono, se mai, ancora piú notevoli; solo forse abbiamo uno scopo piú chiaramente delineato: cercare di salvare il salvabile di questa nostra Italia.

La voce di Fassi nella radio mi distoglie dai miei pensieri: il comandante ha dato l'ordine di rientro. Sotto le nostre ali l'Adriatico; fra poco saremo di nuovo a casa e questa volta è andata bene, ci siamo ancora tutti.

I *205* toccano terra uno dopo l'altro; rulliamo verso il grande piazzale davanti alle aviorimesse; solite spuntate di motore, colpi di freno; poi, tolto il contatto, il motore tace, ed è improvvisamente tutto calmo: in questo momento ognuno di noi sente il sapore vero del ritorno.

Sul campo noto un'insolita animazione: un aviere mi avverte che tutti i piloti sono chiamati a rapporto, cosí come tutto il personale dell'aeroporto libero da servizi essenziali: sembra che sia arrivato un pezzo grosso. Mentre mi avvio agli alloggiamenti, vengono all'atterraggio otto apparecchi con il cavallino del 4° dipinto sulla fusoliera: sono velivoli del 9° Gruppo partiti per un'azione poco dopo di noi e che rientrano ora, anche loro senza perdite: decisamente oggi è una buona giornata. La ragione dell'adunata sta nel fatto che poco fa è giunto al campo il generale Piacentini che ha assunto il comando dell'Unità Aerea; egli è da poco rientrato in Italia dal Kenia, dove era prigioniero in un campo di concentramento inglese.

I sottufficiali del reparto offrono un pranzo al quale interviene anche François, nostro vecchio ed indimenticabile comandante, ora a capo del Raggruppamento Caccia.

Se dicessi che si son dette le solite cose non direi la verità, e non si son dette per il motivo che oggi non si potevano assolutamente dire le solite frasi retoriche: parlare di gloria, di conquiste piccole e grandi, ecc., quando la realtà è attorno a noi, dentro di noi, tragicamente presente: povertà di cose e forse povertà di idee e di ideali. Piacentini ha solo chiesto di resistere con fermezza a tutte le umiliazioni del momento, di combattere per dimostrare a tutti chi siamo, senza nessuna spavalderia; ci ha chiesto insomma di lottare in umiltà per far dimenticare una tracotanza di ieri, di cui fra l'altro non fummo mai responsabili né tantomeno sostenitori; agendo cosí in un domani piú o meno prossimo potremo di nuovo esistere come aviatori italiani, ridare le ali a questa nostra Aeronautica.

Queste sono le uniche cose « vere » che rispettiamo in questi giorni.

Ora il generale, dopo averlo tenuto con il braccio teso verso l'alto, ci consegna un tricolore; è un drappo di valore altissimo. Venne donato a Piacentini al suo rientro dalla prigionia perché venisse consegnato ai suoi soldati ancora combattenti dagli italiani prigionieri nel Kenia; per loro era un segno di speranza, per noi è simbolo di un impegno morale terribilmente preciso. Mi guardo attorno: molti, tutti sono turbati, commossi; fuori di questo aeroporto forse si potrà ridere di questo sentimento, ma sotto questo hangar un tricolore ti fa ancora « groppo in gola », significa ancora qualche cosa, significa che non bisogna disperare, ed oggi, 31 dicembre, provo ancora l'orgoglio di portare le stellette.

Guardo gli altri piloti del mio Stormo e di altri reparti qui a Lecce. Riconosco, fra i molti radunati, i piú vicini: Annoni, Mecatti, Ceoletta, Bombardini, Mutti, Clauser, Ferrazzani, Bucher, Larsimont, Mariotti, Mettimano, Dallari, Bertolaso, Voltan, Piccolomini, Salvi, Bladelli, Monti, Fassi, Barbera, Rizzitelli, Molteni, Castelli, Baroni, Buttazzi, Picchiottini, Bignami, Barbasetti, Santanocito, Gensini, Rinaldi, Bazzoni, Arduini, Zucconi, Gaspari, Martinoli, Ruspoli, Reiner, del 4°; quelli del 51° arrivati da pochi giorni dalla Sardegna, col comandante Fanali

in testa: Leoncini, Marini, Melis, Martinelli, Spagnolini, Arcangeletti, Spadaccini, Scaringi, Biccolini, Roesler, Laurenti, Manfredini, Dezzani, Bagaroli, Francini, Bentivoglio, Mainini, e poi, Rizzi, Parodi, Montuori, Migliore, Betti, Spreafico, Rossi, Banfi, Leonesio, Pesola, Ferraris, Venditti, Ruggiero, del 5°; e vedo sul loro volto la mia stessa commozione.

È ormai sera e le sensazioni che ho tuttora dentro di me e che mi impediscono di prendere sonno, sono esasperate da un affollarsi nella mente di tanti nomi, di tanta gente scomparsa, di luoghi ormai lontani nel tempo, di aeroplani; è un'ondata di ricordi che sale al cervello e ti dà le vertigini: sento il bisogno di uscire.

Nell'hangar della SRAM i nostri specialisti stanno ancora lavorando per darci di nuovo domani altri aerei efficienti; sul piazzale le sagome ormai imprecise degli aerei: mi avvicino ad un *205*, mi appoggio con i gomiti sull'ala, penso al tricolore di oggi.

Poi un rumore violento: i quadrimotori *Liberator* americani, di base a Galatina, hanno messo in moto; andranno in volo sulla Germania. Li vedo rullare con la loro sagoma bassa e panciuta sulla pista; il mio incanto è rotto, di colpo non ricordo piú nulla.

Il Natale del 51°

Oggi, primo gennaio 1944, il 51° Stormo caccia è ufficialmente ricostituito sull'aeroporto di Galatina. Ne fanno parte il 155°, il 20° e il 21° Gruppo; i velivoli schierati sul campo comprendono ventisei *Macchi 202*, sei *Macchi 205* e quattordici *Reggiane 2001*: un altro Stormo glorioso entra a far parte del Raggruppamento Caccia qui al Sud.

Sto appunto osservando lo schieramento dei velivoli del 51°: macchine ormai piene di « rogne », motori sfiatati, al limite delle loro ore di funzionamento, fusoliere piú e piú volte rabberciate, strumenti delicati ormai imprecisi e funzionanti a malapena; macchine « finite », eppure pochi giorni fa, proprio su queste macchine, i piloti di questo reparto hanno volato dalla

Sardegna a Lecce, pur di tornare a combattere, e questi aeroplani sono qui ora a testimoniare una volontà eroica; sono i poveri strumenti che cuori ricchi di coraggio e di amore per l'Italia porteranno di nuovo in volo per riaffermare, nell'ultima lotta possibile, il loro diritto alla resurrezione.

Forse mi sto esaltando, forse il vedere altri fratelli d'arma aggiungersi a noi che già combattiamo contro i tedeschi, non mi fa afferrare bene la tragica realtà della nostra situazione odierna; e poi, chi alla fine, chi fra dieci, venti anni, potrà dire, sia noi al Sud, sia quelli che al Nord si sono schierati con i tedeschi: « Ero nel giusto? ».

Purtroppo per ora non so rispondere a tale domanda, e mi aggrappo al dovere, ad un giuramento, alla mia coscienza.

Il 51° ha compiuto il suo trasferimento verso Natale ed è stato un trasferimento un po' movimentato a causa appunto della grave inefficienza degli aeroplani. Interruzione dei voli, atterraggi di fortuna, lanci con il paracadute, ma si doveva arrivare e quelli del 51° ce l'hanno fatta; di quel trasferimento val la pena di ricordare qualche episodio, anche se « loro » lo ritengono di ordinaria amministrazione.

23 dicembre: lo Stormo a squadriglie serrate inizia il trasferimento, decollando dall'aeroporto di Monserrato, in Sardegna, dove si trova dislocato. Prima tappa: l'aeroporto di Catania. Il volo sul mare è già di per sé un'avventura con velivoli tanto malconci, ma bene o male gli aerei giungono in Sicilia senza lamentare alcuna perdita.

24 dicembre, vigilia di Natale: il tenente colonnello Fanali parte per Lecce, lo Stormo lo seguirà; da buon comandante vuol arrivare alla nuova base per primo cosí da predisporre tutti i servizi nel miglior modo possibile per i suoi ragazzi.

Il *Macchi* ha appena attraversato lo stretto di Messina, quando il motore comincia a girare irregolarmente; un'occhiata agli strumenti, smanettate violente per vedere di pulire le candele, ma Fanali deve arrendersi. Quel motore è stanco di « tirare », non ce la fa piú; infatti poco dopo pianta completamente ed i tentativi del pilota per rimetterlo in moto sono tutti inutili. Bisogna lanciarsi: via il tettuccio e fuori, qualche decina di metri e poi il pilota scende dondolante appeso al paracadute

ormai completamente aperto: ecco la terra che si avvicina sempre piú velocemente, in lontananza la cittadina di Grottaglie. L'impatto col suolo è un po' brusco; Fanali si ritrova con una caviglia fratturata, cosa appunto, di ordinaria amministrazione.

26 dicembre: i piloti del 51° decollano da Catania, per raggiungere appunto Lecce; i *Macchi* ed i *Reggiane* volano in pattuglie di quattro, cinque unità, scalate nel tempo; una di queste pattuglie è formata da sottufficiali vecchi del reparto, gente con gli zebedei grossi cosí, che ha fatto tutta la campagna di Russia e poi ha volato nel cielo tremendo del Mediterraneo negli ultimi mesi precedenti l'armistizio. Sono i sergenti Munarin e Ferrini, il sergente maggiore Baldini ed il maresciallo Zedda. Ad un tratto, appena in vista della costa calabra, il velivolo di Munarin fa le bizze, ed il pilota è costretto ad abbandonare la formazione ed a cercare un pezzo di terra decente ove tentare di atterrare. Munarin, con un po' di fortuna e tanta praticaccia, riesce a non accopparsi, eseguendo un atterraggio al limite, nei campi attorno al paese di San Crispino.

Gli altri tre proseguono ma, mentre stanno ancora pensando a come se la sarà cavata il loro compagno, anche l'aeroplano di Zedda comincia a denunciare noie al motore. Dapprima qualche perdita di colpi, poi il numero dei giri diminuisce progressivamente: solite moine, ma che non risolvono nulla. Zedda aguzza la vista e vede in mezzo ai brulli crinali delle montagne calabre un prato che può fare al caso suo. Sembra un fazzoletto, ma il *Macchi* dovrebbe starci dentro; in ogni modo il motore ormai non tiene piú, per cui non è il caso di star a scegliere: giú il muso ed in bocca al lupo!

Continue correzioni di cloche per scavalcare gli ultimi ostacoli, dossi, massi, piante, poi ecco il pianoro: barra tutta avanti, tolto contatto al motore; barra di nuovo contro lo stomaco ed il pilota si irrigidisce contro lo schienale del seggiolino: un fruscio, poi un rumore sordo sotto la pancia dell'aereo, sobbalzi continui, scricchiolii che denunciano che il caccia ha toccato terra.

Improvvisamente, quando il *Macchi* striscia ancora veloce sull'erba e senza possibilità di controllo, Zedda vede dinnanzi al muso del velivolo che sobbalza irregolarmente una massa bianca,

una massa che si muove, ondeggia, si fraziona e si riunisce: sono pecore.

L'aeroplano entra in pieno nel gregge e avviene una carneficina: lana, brandelli di carne, pecore intere volteggiano in aria; altre vengono stritolate sotto il ventre del velivolo. Finalmente il *202* si ferma, mentre le poche pecore superstiti, impazzite dal terrore, fuggono in tutte le direzioni. Il pilota apre il tettuccio, slaccia le cinghie, si lascia scivolare sull'ala, si guarda in giro desolato: una cinquantina di pecore giacciono sopra e sotto l'aeroplano, completamente sventrate. Sopra la sua testa passa ora basso uno dei suoi gregari; Zedda con cenni delle mani lo rassicura: è sano e salvo. Il velivolo tira in quota e si allontana. Ad un tratto, dal bosco al limite del pascolo escono due ragazzini, i pastorelli, che fuggono inorriditi dinnanzi allo spettacolo del loro gregge massacrato. Zedda non sa cosa fare, poi si incammina a piedi verso il piano; improvvisamente un uomo gli si para davanti; il nostro non capisce una parola del dialetto calabrese, ma capisce benissimo dall'eccitazione e dallo sguardo dell'individuo che quello vuol « farlo fuori » per l'eccidio delle pecore.

Dopo un po' di sudori freddi ed in un alternarsi di paura e di speranza, Zedda riesce a calmarlo, a spiegargli che l'aeroplano non stava piú in aria, che lui è un pilota italiano e che il governo risarcirà il danno involontariamente arrecato. Il pastore a poco a poco si calma e si offre di guidare il maresciallo verso il paese piú vicino: ora si trovano sui monti ad una trentina di chilometri circa da Catanzaro. Sul prato, il *Macchi* rimane a testimoniare un'avventura a lieto fine. Zedda lo guarda per l'ultima volta e poi giú a piedi verso l'abitato, sperando che la guida rimanga calma e non ritorni ai propositi di vendetta.

28 dicembre: tutto il 51° Stormo, sebbene con qualche aeroplano in meno, è giunto a destinazione sull'aeroporto di Galatina, compreso il suo comandante, anche se con una caviglia ingessata. Dopotutto è un buon Natale.

Ore 11,30: come da ordine operativo comunicatomi stamane, 8 gennaio 1944, decollo dalla pista di Lecce, unico pilota del 10° Gruppo aggregato ad una formazione del 9°, al comando del capitano Mariotti e comprendente i sottotenenti Dallari e Voltan e il sergente Monti, con obiettivo l'aeroporto di Devoli in Albania.

I nostri cinque *Macchi 205*, scalati lungo la pista, mollano i freni, i motori sono portati al massimo, poi via: la corsa si fa sempre piú veloce; ad uno ad uno staccano da terra il ruotino di coda e per qualche secondo corrono in equilibrio instabile sul carrello principale, poi puntano decisamente il muso verso l'alto ed iniziano l'arrampicata.

Sono l'ultimo, io farò il fanalino di coda. Dopo pochi minuti di volo siamo in quota, quella prestabilita; livelliamo i velivoli e dirigiamo verso le coste balcaniche che dovrebbero apparirci dritte di prua.

Qualche scambio di battute per radio, poi Mariotti, in vista della costa, ci dà gli ultimi ordini. Ritorniamo alla realtà, ultimo controllo agli strumenti, via la sicura dalla leva di sparo. Provo la tensione delle cinghie che mi tengono ben fisso al sedile; mi aggiusto la maschera dell'ossigeno: ora devo essere tutt'uno con il mio aeroplano, pronto ad eseguire immediatamente gli ordini del capoformazione ed a reagire a qualsiasi imprevisto.

Guardo verso il basso: valli strette e catene di monti irregolari. Mariotti ci fa perdere un po' di quota, tra non molto saremo sull'obiettivo, l'aeroporto situato appunto nella vallata del fiume Devoli.

Scorrono attimi in cui la mia mente ritorna indietro nel tempo e ricorda: su questi monti, al confine con la Grecia, si macerarono e morirono per mesi interi, fra il 1940 e il '41, gli alpini della « Julia » mandati qui a combattere in un clima terribilmente crudo, con un equipaggiamento tragicamente ridicolo, soldati magnifici buttati allo sbaraglio da capi delittuosamente impreparati.

Qui sul campo di Devoli operava allora il 154° Gruppo autonomo da caccia, montato su *Fiat G.50*, al comando del maggiore Mastragostino. Aerei ed uomini annegati in un mare di fango,

ma che riuscivano sempre ad alzarsi in volo al momento opportuno, combattendo ogni volta con grande valore.

« Giú, in linea di fila! ». La voce di Mariotti mi è giunta nelle orecchie come una frustata. Punto il muso verso il basso, gli altri mi hanno già preceduto nella manovra. La mano è pronta sulla leva di sparo; i *205* dei miei compagni, visti di coda, sembrano strisce metalliche galleggianti nell'aria. Il campo è sotto di me, un po' spostato sulla sinistra: sembra sgombro di aerei.

Correggo la rotta, agendo leggermente sulla cloche. In fondo, basso all'orizzonte, vedo il primo dei nostri aerei che sta già rifacendo quota dopo l'affondata. 500,... 400,... 300, 200, ci sono: apro il fuoco sulla pista e sulle costruzioni aeroportuali che mi sfuggono velocemente sotto le ali. Ho i muscoli tesi nello spasimo dell'azione; in un attimo sono al limite del campo; richiamo dolcemente l'aeroplano che comincia a salire leggermente. Mi sento premuto contro lo schienale dalla forza di gravità; mi rilasso un attimo, poi cerco gli altri. Piú in alto, sulla mia sinistra, Mariotti inizia la virata e si porta in posizione per effettuare un secondo passaggio sull'obiettivo.

Improvvisamente, centinaia di traccianti ci arrivano addosso: la contraerea, passata la sorpresa del nostro primo attacco, ha aperto ora un fuoco preciso ed intenso con mitragliere da 20 mm. e con qualche cannone da 88.

Ci infiliamo in mezzo ai proiettili sperando di scapolarla; qui non si tratta di essere dei « manici » o altro: si tratta solo di « sedere ». A bassa quota le raffiche non perdonano e se ti colpiscono sei fregato, perché non hai quota sufficiente per lanciarti e ti spiacchichi quasi subito a terra.

Di nuovo sono in affondata. Punto al piazzale con le aviorimesse, e appena giunto a pochi metri da terra apro il fuoco con le mie armi. Ho la netta sensazione che i serventi della contraerea mi abbiano inquadrato nei loro reticoli di puntamento, ma non posso far nulla: sto volando sul filo dei 600 Km/h. Dinnanzi a me la valle finisce contro i monti; tiro su in candela, viro di 90°; mi guardo in giro, ho la testa pesante, dietro di me la contraerea spara, ormai inutilmente, i suoi ultimi colpi. È andata: la « strizza » di pochi momenti fa è sparita per lasciare

il posto alla gioia di sentirmi ancora vivo, di sentire il motore che gira regolarmente, di sentire i comandi che rispondono ai miei impulsi.

Rientriamo. La formazione si ricompone: rotta verso casa. Appena sul mare, a ridosso dell'isola di Saseno, Voltan si stacca improvvisamente e si butta giú verso l'acqua. Inclino l'aeroplano con un colpo secco sulla barra ed osservo: sul mare è visibile un grosso natante. Il nostro *205* lo punta deciso e lo mitraglia con una lunga e centrata raffica, poi rifà quota e rientra nella formazione. Dopo pochi minuti l'Adriatico sparisce sotto di noi e lascia il posto alle coste pugliesi, alla piana di Lecce.

Perdiamo lentamente quota: ecco il canale, sfiliamo la città ed ecco l'aeroporto di Galatina. Una virata alla cacciatora e mi allineo con la pista, fuori il carrello; riduco i giri del motore, abbasso una tacca di flaps e dopo pochi metri tocco terra. Il caccia vibra rullando veloce sulla pista, si sentono i colpi degli ammortizzatori che assorbono le piccole irregolarità del terreno, poi l'aereo, che ha smaltito quasi tutta la velocità, appoggia la coda; lo lascio correre ancora un poco ed inizio a toccare i freni, il collo teso per guardare fuori, mi porto al parcheggio dove un aviere mi fa segni con le braccia indicandomi il punto dove devo sostare.

Gli altri stanno già uscendo dagli abitacoli. Spuntata di motore con una ruota frenata, ruoto di 45 gradi, sono allineato con gli altri *205*, tolgo i contatti ed apro il tettuccio. Uno specialista salta sull'ala e mi aiuta a slacciarmi le cinghie; esco dall'abitacolo e salto a terra. Qualcuno mi leva il paracadute di dosso; un aviere mette i « tacchi » sotto le ruote dell'aeroplano.

Un'altra azione, un'azione qualunque del 4° Stormo è cosí terminata. Mi avvio con gli altri per il solito rapporto, qualcuno di noi accende una sigaretta, la prima dopo piú di un'ora di volo; per questo sembra sempre la migliore.

Sul fondo

Secondo le voci di « radio naia », sembra quasi certo che

nel mese di gennaio, ora iniziato, fra circa una ventina di giorni noi del 4° Stormo Caccia (come sempre!) ci sposteremo piú a Nord e precisamente a Palata, dove gli anglo-americani stanno allestendo una nuova pista: ciò dovrebbe significare un aumento della nostra attività operativa, auspicabile specialmente dopo la stasi di questi ultimi giorni.

Da una parte mi spiace abbandonare l'aeroporto di Lecce, dove cominciavo ad ambientarmi, e lasciare i molti amici del Raggruppamento, ma penso però che il trasferimento faccia bene a me ed ai miei colleghi. Abbiamo bisogno di qualche cosa che ci aiuti a risalire la corrente; è inutile raccontare storie, in questi primi giorni del 1944 abbiamo « toccato il fondo », materialmente ed ancor piú moralmente, e questa situazione ce la sentiamo appiccicata addosso ed anche ieri sera se n'è parlato fra noi piloti: è stato un vuotare il sacco e ne è scaturito un dialogo estremamente sincero; sono affiorati dubbi, speranze, paure, previsioni.

In piedi ai margini della pista mi guardo attorno: i nostri pochi aeroplani denunciano le deficienze di macchine ormai logore e inadatte ai voli di guerra; le nostre stesse divise ci fanno assomigliare ad un gruppo di sbandati piuttosto che ad un reparto organico. Gli uomini in linea vestono in un modo per cui la divisa azzurra è solo un lontano ricordo: chi indossa la rattoppata « marus » sui calzoni azzurri della diagonale, chi una tuta di tela originariamente bianca, chi la giacca da libera uscita su calzoni cachi di provenienza alleata. In fondo al piazzale tre o quattro autocarri, che di vivo non hanno altro che la coccarda tricolore dipinta sul parafango anteriore, rappresentano tutto il nostro autoreparto. Penso a queste macchine, a questi uomini resi estranei agli altri e a se stessi da quattro anni di guerra furibonda, da un ineluttabile tragico armistizio che ha spaccato l'Italia in due tronconi, a questi uomini esausti, scoprendo che i loro sacrifici o la loro « scelta » di pochi mesi fa non hanno ora assolutamente alcun valore. In questo periodo siamo rimasti abbandonati a noi stessi, ci si chiede di dare e basta, ma un giorno chi ricorderà la nostra vita di questi giorni? Gli Alleati finora ci hanno appena tollerati; il nostro governo (ma ne esiste poi uno?) ci ha quasi completamente dimenticati; la gente di

qui, i civili come diciamo noi, ci snobba e si butta con gli inglesi, gli americani, i negri, gli indiani, i marocchini, che hanno i soldi, mentre noi dobbiamo chiedere l'elemosina, e questa sufficienza dei nostri fratelli acuisce in noi aviatori il dolore di sentirci lasciati in disparte, per cui in noi è un continuo macerarsi in ricordi resi già tanto lontani perché non vivificati da una qualsiasi speranza nel futuro.

Per noi oggi il futuro non esiste; siamo dei tollerati. « Arrangiati », ti dicono, come sempre, e ci rubiamo l'un l'altro le poche ore di volo possibili, per non morire completamente. Facciamo la corte ai velivoli efficienti (pochi, troppo pochi!), e solo seduti dentro l'abitacolo dell'aeroplano, pronti al decollo, sentendo la vibrazione amica del motore spinto al massimo, in attesa del razzo verde della torre, ci scarichiamo di tutta la nostra amarezza; ritorniamo uomini dato che per ora non ci è possibile sentirci militari.

Domani, chi ricorderà che, con i magazzini completamente vuoti, diviene un problema assillante per i nostri comandi riuscire ad assicurarci il rancio due volte al giorno; che non esistono o quasi i pezzi di ricambio per i velivoli, che mancano le attrezzature piú indispensabili? E non parliamo poi della paga: in questi giorni con l'inflazione causata dal riversarsi in queste zone delle Am-Lire alleate, abbiamo vergogna a presentarci fuori del campo; i nostri pochi soldi non valgono piú nulla o quasi, e purtroppo a noi gli abitanti di qui non fanno credito, non siamo « americani ».

E mi domando perché rimango. Ed anche tu, specialista, che spingi sul piazzale il generatore d'avviamento, anche tu stai pensando a questo, se valga la pena di rimanere in Aeronautica, se valga la pena di rischiare la pelle andando in volo con queste macchine ormai al limite massimo della loro efficienza... e poi, chi ti segna le ore di volo? Forse non esiste piú nemmeno l'ufficio addetto alla bisogna!

La verità è che stiamo uniti, che continuiamo a tener duro solo nel ricordo dei nostri caduti, di quanto è stato fatto in questi anni da questa nostra Aviazione, e solo per come ci stanno vicini i nostri comandanti, per l'attaccamento all'Arma, che leggiamo negli occhi dei nostri specialisti piú anziani, reduci dall'Africa, dalla Russia, dalla Sicilia. Sono le parole di François,

Fassi, Bacich, Fanali, Monti, Annoni, Rizzi, Veronesi, Spreafico, Spadaccini, Leoncini, Piccolomini e di tanti altri ufficiali che, unite al loro esempio, dànno la forza a tutti noi di resistere.

No, non è la disciplina militare che ci tiene in piedi; essa, almeno per ora non esiste, e non potrebbe nemmeno esistere; nessuno in nome suo riuscirebbe a comandarci, abbiamo l'animo troppo esacerbato da tanti avvenimenti amari, da tanti brutti esempi.

Sono solo loro, i nostri comandanti di stormo, di gruppo, di squadriglia, che ci seguono giorno per giorno, ora per ora, cosí che a poco a poco non viene nemmeno piú la voglia di allontanarci dal campo, anche quando si è liberi dal servizio; si rimane qui ed alla sera si parla delle famiglie lontane, delle donne che forse non ritroveremo piú nostre, degli aeroplani, del domani. Solo che il ricordo delle persone care lontane (la maggioranza di noi ha la famiglia al Nord, di là dalla linea del fronte), ci rende melanconici, a volte disperatamente soli. Non ricevere mai un rigo di posta, non sapere piú nulla, e chissà per quanto tempo ancora, dei figli, della moglie, dei genitori, della donna amata, ci svuotano a volte di ogni energia.

Ma poi vedi il maresciallo motorista anziano che da ore si sta dando da fare per rimettere in efficienza il motore del tuo *Macchi*, e ritorni su perché sai che anche lui ha la famiglia lontana, di cui non sa nulla, ha una paga che non gli permette nemmeno un pacchetto di sigarette di contrabbando alla settimana, e ricordi che l'altro giorno ti è venuto vicino e siccome eri un po' « ammosciato », ti ha detto piano, quasi ti confidasse un segreto: « Tenente, forse domani riusciamo a finire di mettere assieme due nuovi *205* con i pezzi che abbiamo recuperato in giro; manca solo l'elica e il pitturare le coccarde ».

Due aerei ricostruiti dal nulla e senza nulla: nessuna parola potrà mai avere un significato piú alto di fiducia e di speranza.

L'unica cosa che ci tiene in allarme è la voce, per ora fra l'altro vaga e incerta, che il Comando anglo-americano intenda impiegarci sul fronte italiano. Abbiamo saputo che il governo di Mussolini ha ricostituito le Forze Armate e fra esse l'Aeronautica, di cui ci risulta in approntamento un Gruppo di caccia. Sebbene la totalità di noi abbia idee nettamente e decisamente

contrarie alla rinascita del fascismo (ormai del resto impossibile), di cui abbiamo sí diviso le responsabilità, ma anche pagato continuamente gli errori, non di meno non vogliamo trovarci a dover combattere contro piloti nostri fratelli che ci sono stati per molto tempo al fianco, e di cui, a parte la scelta politica, dovuta forse in molti casi a ragioni puramente contingenti, rispettiamo la dirittura morale ed il valore di combattenti.

Il rumore di due *Re. 2002* del 5° Stormo che, con i motori imballati, stanno rullando sempre piú velocemente sulla pista, mi distoglie dalle mie amare riflessioni. In fondo al campo gli aerei staccano e virano bassi; le loro coccarde alari appaiono distinte e lucenti.

Forse non siamo completamente inutili, forse vale la pena di continuare a soffrire e a subire umiliazioni, a volte proprio da parte di chi è sempre vissuto approfittando degli avvenimenti; e ti ritorna la volontà di rischiare, di dare ancora qualche cosa, per amore.

Il primo

Dal giorno dell'armistizio combattiamo contro i tedeschi in conseguenza di una nostra scelta di cui non ci pentiamo; dal giorno dell'armistizio combattiamo contro la diffidenza dei nuovi alleati, ex nemici, e contro la sfiducia se non contro la derisione di molti nostri fratelli, e queste sono conseguenze logiche degli avvenimenti, ma il dover lottare per avere degli aeroplani per poter combattere e per vincere diffidenza e sfiducia è la cosa che ci brucia di piú, è forse il nostro dolore piú amaro ed il piú duro ostacolo.

13 febbraio 1944: oggi è nato il primo! È nato, o meglio, è rinato da un rottame, da un mucchio di rottami vari, un *Macchi 202*; è il primo aeroplano ricostruito completamente dall'8 settembre 1943, utilizzando pezzi sparsi un po' dovunque sugli aeroporti del Sud, ed il merito va agli specialisti del 51° Stormo, anche se sono stati dei ladri.

In questi pochi mesi intercorsi fra l'8 settembre ed oggi, vari velivoli da caccia sono stati rimessi in efficienza, anche con

grosse riparazioni, dalle SRAM dei tre stormi, 4°, 5°, 51°; ma l'aeroplano che fra poco andrà in volo è, e non credo di sbagliare, il primo ricostruito ex novo, prendendo cioè un pezzo di fusoliera giacente su un aeroporto, utilizzando un motore « fregato » elegantemente dal deposito di qualche altro reparto, raddrizzando un'elica gettata alle ortiche, adattando un carrello d'atterraggio rinvenuto in fondo ad un hangar, e cosí via, e di tutto questo va appunto dato merito a quelli del 51° Stormo.

Hanno messo in moto! Primi giri lenti ed irregolari dell'elica, tensione di tutti noi, poi il rombo pieno del DB 601. I visi si rilassano; uno specialista nell'abitacolo controlla gli strumenti, poi, muovendo la cloche, prova la libertà di movimento degli alettoni e dei piani di coda. Attorno facce aperte al sorriso, qualcuno ha buttato in aria il berretto; un motorista piuttosto anziano e piuttosto grasso si è seduto su una cassa di legno, ha appoggiato le palme delle mani sporche d'olio sulle ginocchia, e fissa l'aeroplano, senza muoversi, senza parlare.

Ecco il pilota: è il maggiore Spadaccini, comandante del 20° Gruppo del 51° Stormo, uno di quegli uomini che hanno combattuto su tutti i fronti, uno dei pochi superstiti, uno del « Corso Orione » dell'Accademia che ha già dato alla Patria tanti e tanti caduti, un corso di leoni del volo. Nell'« Orione » hanno messo le penne piloti del calibro di Buscaglia, Ammannato, La Ferla, Zappetta, Veronesi, Mezzetti, Tait, Marini, Fanello, Martissa, Ceccacci, Bertuzzi, Guiducci, solo per citarne alcuni.

Lo osservo mentre, seduto nell'abitacolo, si aggiusta le cinghie del paracadute, sistema la spina radio; ora controlla gli strumenti: giri motore, temperatura, pressione olio. Nei suoi gesti calmi, misurati, non c'è nulla di speciale: gesti di sempre, abituali; ma in questo suo decollo, come in quello compiuto da molti altri piloti con velivoli revisionati in questo periodo, c'è qualche cosa di grande, di indicibile.

È un uomo che non ha chiesto come è stato riparato quel *202*, con quali pezzi, non ha voluto vedere nessun cartellino di garanzia, del resto inesistente, non ha chiesto nessuna firma di un responsabile; sa che è una macchina rimessa in grado di volare piú dalla passione dei suoi specialisti che da attrezzature idonee; sa che la sua serenità, mentre si accinge a portarlo in

volo, è lo sprone, è il premio piú ambito per i meccanici che hanno lavorato giorno e notte; sa che quel *Macchi* è il suggello di una rinascita, la continuità di una ripresa.

Spadaccini si è aggiustato il caschetto e gli occhialoni, dà qualche spuntata di motore per saggiarne la rispondenza; ora guarda gli specialisti a terra e vi è in quello sguardo una fiducia reciproca. Chiude il tettuccio e comincia a rullare. Il caccia corre sulla pista,... ha staccato! Tutti urlano, parole, frasi incomprensibili, ma urlano; mi ritrovo con un nodo in gola. Eccolo, ha ritirato il carrello, ora tira a cabrare, vira, ed è un susseguirsi di manovre acrobatiche pulite e filanti; è uno sfrecciare di una nuova coccarda tricolore nata da una sofferta fede, da una umile ed eroica dedizione ad un ideale abbracciato tanti anni prima, il giorno in cui tutti noi presenti sul campo di Galatina vestimmo la divisa azzurra.

Osservo l'aeroplano che compie l'ultima virata in fondo al campo, ha già il carrello fuori, viene all'atterraggio. Vorrei, come tutti gli altri, correre sulla pista: è un attimo di commozione vera e profonda; tutti sono immobili, rigidi, quasi sull'attenti, cosí, spontaneamente.

L'aereo rulla verso il piazzale. Quelli del 51° sono in festa, sulla deriva verticale del *Macchi* c'è dipinto il piccolo gatto nero, ma ci starebbe bene anche il nostro cavallino del 4°; mi fisso in mente il numero di matricola: 6606.

In questa grande festa sarebbe cattivo dire certe cose, ma è sacrosantamente vero che quei « marpioni » del 51°, per vari giorni ed anche di notte, come ladri di polli, con mille sotterfugi e moine, sorprendendo la buona fede del nostro maresciallo Cipriani, responsabile del magazzino ricambi del mio Stormo, hanno fatto elegantemente sparire strumenti e pezzi vari, da usare per la loro creatura.

Noi del 4° vi perdoniamo, ma ci sapremo regolare, oppure faremo finta di nulla un'altra volta, pur di vedere un altro *Macchi* volare con le coccarde tricolori dipinte di fresco, e non ci importerà a quale stormo appartenga. Forse troverete un'altra volta il nostro hangar poco sorvegliato... e il povero Cipriani si ammalerà nuovamente di fegato!

Il *202* è fermo ormai sul piazzale: euforia generale. Ritorno ai miei alloggiamenti con tanta nuova speranza dentro di me;

credo proprio che riusciremo a risorgere, ad onta della nostra povertà.

Gruppo Trasporti

Fra poco li porteranno via, li sistemeranno nella cappella del campo, allineati nelle bare tutte uguali e sopra vi porranno il berretto, quello « buono », quello della libera uscita. Per ora, a pochi minuti dall'incidente, i sei corpi sono qui per terra, sparsi attorno al loro aeroplano che li ha traditi proprio quando la pista di Lecce era sotto le ruote. Si è schiantato di colpo; ha ceduto agli anni, alle fatiche della guerra, proprio come uno di noi. Essi sono venuti a morire a casa, dopo essere stati a lanciare aiuti ai partigiani jugoslavi operanti nella zona di Bos Petrovac in Croazia.

Ci siamo precipitati sul punto del disastro, piloti, avieri, specialisti di tutti i reparti presenti qui a Lecce. In mezzo all'erba i corpi dei due piloti, il capitano Menon ed il sergente maggiore Davoli, e degli altri uomini dell'equipaggio, gli avieri scelti Beltrami, Vianello, Valletta e Sali; a poca distanza, ormai rottame, l'*S.M. 82*.

Un corpo, rotolato piú lontano degli altri, è tutto sporco di terra, compreso il viso, e sembra piú un fantaccino delle trincee del Carso della prima Guerra Mondiale che un aviatore del 1944. Distolgo lo sguardo, cerco di pensarlo morto in combattimento aereo su nel cielo, dove la morte è piú pulita, meno disumana, ma non riesco; mi allontano cosí verso gli alloggiamenti, adagio, senza voltarmi e mi sembra di fuggire.

L'*S.M. 82* faceva parte di una formazione di nove trimotori che oggi, 27 febbraio, avevano appunto raggiunto la Croazia dove avevano lanciato 34.000 chilogrammi di materiale vario ai partigiani jugoslavi che combattono contro i tedeschi. Il volo era andato bene, il lancio eseguito in modo perfetto; poi, all'atterraggio, il disastro: uno dei velivoli si abbatteva improvvisamente da pochi metri di quota sulla pista, uccidendo l'intero equipaggio.

Sia nel mese scorso, sia in questo, gli *S.M. 82* e *81* dello

Stormo Trasporti hanno operato continuamente e duramente, volando anche con condizioni meteorologiche pessime, per portare aiuto ai partigiani jugoslavi in tutta la zona balcanica, con continui lanci di oggetti di vestiario, medicinali, viveri, armi e munizioni, con atterraggi in zone sconosciute ed in mezzo alle truppe germaniche per recuperare feriti da trasportare in Italia. Hanno effettuato anche lanci di nuclei speciali inglesi, come il 20 gennaio scorso, per esempio, quando lanciarono una missione britannica al comando del brigadiere generale Mac Lean, missione che doveva raggiungere il quartier generale delle forze ribelli di Tito.

Lo Stormo Trasporti, formato dal 1° e 2° Gruppo della 102ª e 103ª Squadriglia, opera con velivoli *S.M. 82* e *S.M. 81*, oltre a qualche vecchio *S.M. 73* e aerei vari che solo le cure, oserei dire materne, degli specialisti riescono a tenere in efficienza. Sono tutti aerei che hanno fatto buona parte della guerra e che, essendo la ditta costruttrice, la Savoia Marchetti, al Nord in territorio occupato, non possono giovarsi di nessun ricambio nuovo, né tantomeno si può pensare ad una loro sostituzione.

Mentre cammino lentamente verso le baracche del 4° Stormo, allontanandomi sempre piú dall'*82* distrutto e dai suoi morti, incrocio due ambulanze dirette a recuperare i caduti e di colpo mi ritrovo pervaso da una melanconia profonda, amara, che non lascia intravedere un qualsiasi spiraglio di speranza. Sto pensando che noi italiani stiamo ancora morendo su vari fronti per gente che, ancora oggi, se non ci odia per lo meno ci disprezza e che, in ogni modo, sicuramente non sa che sei aviatori italiani sono morti per loro, in uno slancio di amore, in un atto cosciente compiuto per cancellare colpe non nostre, o per lo meno, non solo nostre!

Domani, placate le passioni di questa tragica, sconclusionata guerra, si ricorderanno essi di chi è caduto in questo periodo, in cui il ricordo degli italiani aggressori è ancora vivo, mentre la nostra volontà di riscatto non è ancora accettata, nemmeno da molti nostri fratelli?

I partigiani di Tito, che combattono per la loro terra, e con eroismo, forse difficilmente, nella foga della lotta, sanno vedere le coccarde tricolori che volano nel loro cielo e per loro; fra

qualche anno tutti questi nostri caduti di ieri e di oggi, in questa zona della Balcania e nelle acque dell'Adriatico, saranno un nulla nel ricordo di tutti, e purtroppo anche degli italiani, e ciò è tragicamente reso evidente da quanto sta succedendo oggi qui al Sud.

Al governo tutti parlano, tutti sbandierano diritti piú o meno onesti, e mentre i vari partiti, o meglio i troppi partiti, si apprestano a conquistarsi un posto, nessuno parla di noi che combattiamo ancora proprio perché abbiamo aderito al fascismo e ne abbiamo capito e subito i misfatti, combattiamo solo perché speriamo, col nostro comportamento, di riuscire a riscattare il male di ieri. Ma le stellette impongono sacrificio e silenzio, ora come sempre; i distintivi di partito permettono di urlare, di giudicare, di comandare e senza nessun rischio.

Sono arrivato sul piazzale. I nostri *Macchi* efficienti sono allineati dinnanzi a me; nell'hangar lavorio di uomini attorno a fusoliere, ali, motori. In fondo, le sagome confuse degli *S.M. 82* dello Stormo Trasporti, affiancati ai panciuti *Cant. 1007* dell'88° Gruppo, che in questi giorni stanno svolgendo un'intensa attività addestrativa poiché presto entreranno in azione pure loro.

Si attenua la melanconia che mi aveva pervaso: il guardare queste macchine e questi uomini mi rende conscio di un impegno morale fatto di opere e non di parole ed il sacrificio diviene dovere, il dolore diviene speranza.

Le due ambulanze ritornano lentamente; hanno a bordo i nostri fratelli; sei aviatori del Gruppo Trasporti. Questa sera nella cappella del campo non saranno soli, ci saremo tutti noi, e piú che a confortarli, a riceverne forza.

La grande rivincita

Marzo 1944: il colonnello Shore della R.A.F., alla fine della « buriana », chiama il capitano Monti, comandante del 10° Gruppo del 4° Stormo, e sbotta: « Decollo perfetto, atterraggio perfetto, il resto l'ho dimenticato, se no vi dovrei punire tutti! ». Rigido saluto militare di entrambi, mezzo giro sui tacchi e si allontanano. Monti sorride soddisfatto. Il perché di questo sorriso è presto spiegato: Monti è riuscito a far ingoiare il rospo all'inglese, ed era un rospo che ballava da un po' di tempo nelle mani di noi piloti del Raggruppamento Caccia, ma andiamo con ordine.

Il Comando alleato due mesi fa circa disponeva che i reparti da caccia italiani si spostassero su di una base piú a Nord per due motivi, uno dichiarato, e cioè che da Lecce i nostri *Macchi* non avevano piú autonomia sufficiente per attaccare le colonne tedesche, ormai in spostamento verso il Nord in territorio balcanico, l'altro, meno manifesto, ma da noi subito intuito, era che ci volevano vedere all'opera sotto la frusta di un ciclo operativo intenso, svolto completamente e solo da reparti italiani, partendo da un aeroporto con servizi, infrastrutture e comando pure interamente sotto la responsabilità italiana.

Cosí il 12 gennaio scorso, all'inizio cioè del 1944, che per moltissimi di noi significa il quinto anno di guerra, i piloti del 4° Stormo e piú precisamente del 9° Gruppo, iniziarono il trasferimento a Palata, una spianata erbosa tra Foggia ed il mare, ad una ventina di chilometri dalla città.

Per la precisione, il 12 gennaio, i primi nostri piloti a toccare terra su questo campo furono il tenente Salvi, il sergente maggiore Ceoletta e il sergente Molteni, con tre *Macchi 202*, seguiti il giorno dopo dal capitano Piccolomini, dai tenenti Clauser, Tommasi, Bertolaso e dal sottotenente Galbusera. Gli specialisti arrivarono con i camion la sera stessa, poi via via tutti noi del 10°, mentre il 9° Gruppo rimase a Lecce di dove operava fornendo la scorta caccia ai nostri velivoli plurimotori che lanciavano rifornimenti ai partigiani jugoslavi ed ai nostri soldati che operavano contro i tedeschi nella zona Sud della Balcania.

Il perché di questa temporanea scissione del 4° sta nel fatto che, giustamente, il nostro Comando, sapendo che questo ciclo di Palata sarà per gli Alleati il termine di paragone per misurarci e decidere del nostro avvenire immediato ed anche di quello futuro, ha voluto che vi fossero presenti tutti i reparti del Raggruppamento Caccia. Infatti il 28 gennaio ci raggiungeva il 102° Gruppo del 5° Stormo sui *Re. 2002* e non molti giorni fa, esattamente l'8 ultimo scorso, sono giunti dodici *Macchi 202* e *205* del 51°, cosí che i tre reparti da caccia italiani sono ora tutti presenti a Palata.

Il lavoro compiuto in questi primi tre mesi è stato duro: sul campo, al nostro arrivo, non vi era altro che erba e pecore che la brucavano. I nostri specialisti si misero all'opera e lavorando nel vero senso della parola, giorno e notte, sistemarono la pista, rizzarono le tende, impiantarono i servizi; insomma crearono dal nulla un aeroporto che sinora ha funzionato egregiamente.

Certo, distrazioni per il personale non ve ne sono; quando piove l'acqua s'infiltra nelle tende; si lavora sempre allo scoperto. In compenso, le azioni di guerra non mancano: una, due ogni giorno e sono azioni dure, in caccia libera od a scorta dei *Re.* del 102°, che vanno a mollare le loro bombe sulle colonne nemiche.

Gli Alleati ci stanno con gli occhi addosso, controllano la nostra efficienza a terra, il nostro spirito combattivo nelle continue azioni; in definitiva vogliono vedere se vale la pena di tenere in piedi l'Aviazione italiana, fornendole in un prossimo domani aiuti materiali e morali, o se, invece, constatatane l'inefficienza, occorra lasciarla lentamente morire. Vogliono inoltre sapere se ci si può fidare di noi o se debbano invece tenerci per sempre in umiliante soggezione.

Noi sentiamo tutto questo ed ogni giorno andiamo in volo, sebbene con macchine sempre piú logore, ed ogni giorno lottiamo contro la contraerea e la caccia tedesca e l'inefficienza dei nostri vecchi aeroplani, appunto per la rinascita dell'Arma, sperando solo di non cadere in territorio occupato dai tedeschi, perché saresti fucilato subito quale sporco traditore badogliano, e di non cadere nell'Adriatico, perché di mezzi di soccorso ne abbiamo pochissimi e con novanta probabilità su cento vai ai pesci.

Per tornare all'inizio della storia: oggi il capitano Monti ha voluto finalmente sfogarsi.

Qui a Palata, gli Alleati ci hanno messo alle costole quale « controllore » il colonnello pilota Shore della R.A.F., abilissimo e coraggioso pilota, il quale si è subito familiarizzato con i nostri *202* e *205*, e molto spesso, a bordo di uno di questi caccia, si mette in formazione con noi e ci segue per tutta l'azione.

Ottimo combattente, durante il combattimento, si comporta

come uno di noi, non risparmiandosi in nessun modo, ma quando si è a terra assume quell'aria di sufficienza che ci dà tremendamente fastidio ed agisce in modo negativo sui nostri nervi. Oggi però ha fatto una mossa falsa ed il 4° Stormo, a nome anche del 5° e del 51°, si è cosí preso la grande rivincita.

Infatti stamane, mattinata di una certa tranquillità per il nostro reparto, erano appena decollati i *Re. 2002* del 5°, con scorta dei *Macchi* del 51°, quando, anche per rispettare la formale pignoleria anglosassone, l'ufficiale inglese chiama un nostro sottufficiale e gli comunica di avvisare il nostro comandante che vuol vedere decollare su allarme una nostra formazione, vedere qualche passaggio e l'atterraggio compatto in formazione stretta; il decollo deve avvenire entro quindici minuti.

Il sottufficiale corre da Monti e riferisce: Monti in un primo momento si « incilindra »; va bene per gli ordini operativi, va bene per il controllo in volo, ma non può accettare che un ufficiale inglese gli rompa i santissimi per farci fare un volo dimostrativo e ciò soltanto per uno sfizio personale.

Poi Monti ci ripensa; chiama Mariotti, il suo vice, e lo mette al corrente: è un parlottare conciso, sottovoce; Mariotti ogni tanto annuisce, poi in linea è un accorrere di specialisti. Tutti i *Macchi* efficienti del 4° mettono in moto e scaldano i motori; i piloti, infilati paracadute e caschetto, saltano dentro gli abitacoli e dopo pochi minuti i caccia del 4°, una dozzina circa, rullano verso la pista, con in testa i velivoli di Monti e Mariotti.

Il colonnello Shore sul piazzale osserva con sufficiente compiacimento. Monti chiude il tettuccio e dà il « via »: gli aeroplani, ala contro ala, si lanciano sulla pista e in un turbinio di polvere decollano. I carrelli rientrano ad uno ad uno; i *Macchi*, con le estremità alari che si sfiorano, rimpiccioliscono verso il mare, il colonnello Shore, sul piazzale non sorride piú ma osserva con evidente attenzione.

Improvvisamente, sull'aeroporto, e precisamente nella zona di cielo a perpendicolo sulla testa del colonnello inglese, scoppia il finimondo: *202* e *205* in affondata, altri che passano raso terra, cabrate in candela, poi di nuovo un avventarsi sul povero tapino che non sa piú da che parte guardare, impietrito dallo sgomento. Agita le braccia, forse urla qualche cosa, ma quei pazzi di italiani continuano: looping, tonneau, frullini, viti in

affondata, sempre eseguiti a quota minima: è una sarabanda infernale che sembra non cessare mai e l'inglese che bestemmia in continuazione, maledicendo il momento in cui gli è venuta l'idea di scatenare tale buriana.

I *Macchi* si allontanano. Shore si aggiusta il berretto andato un po' di traverso, e sta riprendendo la padronanza di se stesso, quando deve di colpo buttarsi a terra: un *205* sbucato chissà da dove a qualche metro di altezza lo punta deciso e lo sfiora. Shore giurerebbe che il viso che si intravede nell'abitacolo sia quello del capitano Monti, ma il passaggio è troppo fulmineo.

Dopo pochi minuti la formazione del 4° atterra, ala contro ala, come al decollo; i velivoli rullano e sul piazzale si sfilano, portandosi uno ad uno ordinatamente al parcheggio; i piloti tolgono contatto, le eliche si fermano. Monti si presenta dinnanzi all'inglese, saluta ed attende; questi da vero gentleman incassa, tace per qualche attimo e poi appunto sbotta: « Decollo perfetto, atterraggio perfetto, il resto l'ho dimenticato, altrimenti vi dovrei punire tutti! ». Monti tira un gran sospiro, saluta e se ne va a « cicchettare » i suoi piloti: va bene che aveva detto loro di fare un po' di acrobazia, ma non cosí perdio! Che sono impazziti tutti? Poi va in tenda pensando che forse da domani il famoso « duro » colonnello della R.A.F. sarà piú malleabile.

La morte con prenotazione

L'altro ieri l'hanno tirato su con le reti i pescatori e sembrava, nelle carni sfatte e bianche del viso e delle mani, un grosso, strano pesce, ma per noi era il sergente pilota Walter Banfi, del 5° Tuffatori, era un nostro fratello; ed oggi, 4 aprile 1944, mentre lo seppelliamo nel cimitero di Vieste, nella nostra bruciante malinconia sono racchiusi tutti i ricordi, i dolori e le speranze di questo primo ciclo operativo compiuto a Palata.

Mentre la bara di Banfi riceve l'ultima benedizione, dentro di me è un sovrapporsi di visioni di *Macchi*, di *Re. 2002*, di cime brulle del Montenegro, di scoppi della contraerea, della pista di Palata. Con lui va sottoterra una parte di noi stessi e rimaniamo cosí svuotati di qualche cosa che era la parte migliore del nostro io; la sua morte, come la morte di Roesler, che non

abbiamo nemmeno piú ritrovato, significa la certezza di un sacrificio rimasto puro nel fango di questi tempi, significa una speranza per il nostro domani. Essi sono la forza che ci fa risalire la corrente, il loro olocausto fuga le incertezze che si sono annidate dentro di noi; ci fa valutare la morte di noi soldati nella sua giusta luce dell'estremo dovere e non come una umiliante inutilità; poiché tutto attorno a noi è ancora indifferenza, oblio, tolleranza, sono loro, i nostri morti, che ci dànno la forza per continuare. Banfi sta andando sotto terra; siamo irrigiditi sull'attenti nell'ultimo saluto, in questo estremo attimo di comunicazione con lui, penso che il saluto piú bello lo abbia avuto l'altro giorno da quell'umile pescatore di Vieste che, mentre con i compagni lo issava con la rete a bordo del peschereccio, si fermò un attimo, si tolse il berretto e lo scagliò con forza contro le assi fradicie del ponte.

Il marzo scorso per noi della caccia è stato, specialmente per i reparti operanti da Palata, un mese duro, denso di azioni, di sacrifici; un periodo in cui sapevamo di essere controllati dagli inglesi, che appunto volevano vederci all'opera, per cui sentivamo tutta la responsabilità della situazione, ed è stato il mese in cui abbiamo perso il tenente Roesler del 51°, il sergente Banfi del 5°, mentre il tenente Morichelli, pure del 5°, è rimasto ferito. A noi del 4° è andata bene: solo il capitano Piccolomini è stato leggermente ferito all'inizio del ciclo e, precisamente l'8 febbraio, durante un'azione su Dubrovnick.

In noi si agitano dolore e rabbia, rabbia perché per Banfi, e per poco anche per Morichelli, la morte purtroppo era stata prenotata. Il 29 del mese scorso Banfi faceva parte di una formazione di nove *Re. 2002* che, sotto scorta di sette *Macchi 205*, rientrava dopo aver eseguito un bombardamento a tuffo sulle raffinerie di Dubrovnick.

Il motore cominciò a dar noie sul mare; la solita storia dei Piaggio R.C. 45 montati appunto sui *2002*: motori che non sono mai andati bene anche quando erano nuovi, ora poi con tutte le ore di volo che hanno addosso « piantano » in continuazione e la morte è prenotata.

Al 5° lo sapevano, Banfi lo sapeva, ma si tirava avanti ugualmente perché di motori nuovi non ne esistono (le fabbriche

sono tutte su al Nord) ed in questo momento con l'Italia divisa e stracciata non è proprio il caso di fare il difficile e di volere un aereo efficiente per combattere!

Banfi prova a rimettere in moto; qualche stentato giro d'elica poi di nuovo il motore è fermo, ed il *Re. 2002* inizia a perdere quota velocemente. Il pilota sgancia le cinghie che lo vincolano al sedile, si calca bene in testa il caschetto, abbassa sugli occhi gli occhialoni, fa il solito scongiuro personale, poi via il tettuccio e fuori, nel vuoto, verso il mare. Gli altri della formazione vedono il paracadute aprirsi e tirano un sospiro di sollievo; comunicano per radio la posizione alla base cosí che possano inviare gli idro del soccorso e rientrano perché la benzina è scarsa e se ritardano ancora un po' finiscono anche loro a mollo.

I *506* del soccorso perlustrano la zona di mare lungamente, ostinatamente, ma Banfi era andato sotto e solo l'altro ieri l'hanno tirato su i pescatori con la rete.

A Morichelli, il 17 dello stesso mese, era successa la medesima grana: motore che pianta, ma era piú sotto la nostra costa ed è riuscito, dopo sforzi terribili per tener su l'aeroplano, ad ammarare pure lui vicino al porticciolo di Vieste. L'impatto è duro, le onde maltrattano l'aereo; Morichelli si ferisce gravemente al viso, ma la vita è, per un miracolo, salva.

Ed il ricordare tutto ciò fa rabbia.

Il 19 marzo, sei *Macchi* del 20° Gruppo del 51° Stormo sono in volo diretti a mitragliare truppe tedesche, sempre nei pressi di Dubrovnick. La formazione si avvicina all'obiettivo: occhi aperti, via la sicura delle armi, cloche leggermente a picchiare ed attenti agli ordini del capoformazione.

Improvvisamente, una postazione contraerea comincia a sparare contro i nostri velivoli e il capopattuglia dà l'ordine: « mettersi in linea di fila, picchiare su obiettivo, aprire il fuoco a distanza ravvicinata ». Roesler è in seconda posizione; i *Macchi* in fila indiana iniziano l'affondata con angolo di tiro molto picchiato. La postazione si avvicina velocemente, le traccianti nemiche inseguono gli aeroplani e Roesler fissa la sagoma del velivolo del comandante che lo precede.

Ormai sono addosso alle bocche da fuoco germaniche. Il

primo *Macchi* apre il fuoco con i cannoncini da 20, la raffica è precisissima ed investe in pieno la postazione; ora tocca a lui; l'aereo del comandante sta già tirando su in cabrata. Roesler a ridosso delle armi contraeree ha aperto il fuoco quando sotto di lui la postazione, colpita in pieno dal primo velivolo, salta in aria. Il suo aeroplano viene investito dallo scoppio e solo in quell'attimo Roesler si accorge di essere a poco piú di un centinaio di metri dal suolo.

L'aereo non è piú governabile; il pilota vira, riesce a stento a riprendere un po' di quota e dirige verso il mare, con la speranza di riuscire a raggiungere la costa italiana.

Il *Macchi* regge a fatica, il motore deve essere stato colpito in qualche parte vitale. Roesler, usando tutta l'esperienza di vecchio « manico », riesce a tenersi in aria, ma a circa metà percorso il caccia abbassa il muso e viene giú con un principio d'incendio. Non è piú assolutamente possibile rimanere a bordo.

Roesler si lancia, ha dato la posizione e se gli idrovolanti decollano subito, dovrebbero pescarlo al massimo fra qualche ora. Il paracadute scende velocemente verso le onde, ma l'acqua, cieco elemento gelido e infido, nasconde il corpo di Roesler alle nostre ricerche, e per sempre.

Ed il ricordare è dolore.

In questi giorni si parla di una nuova destinazione piú a Nord; fra non molto dovremmo lasciare Palata. Roesler e Banfi saranno sempre con noi ad aiutarci ad andare avanti, ad aiutarci a sperare ancora, e ne abbiamo tanto bisogno.

20° Gruppo Palata

Da San Nicola Varano è giunta da poco la comunicazione che il capitano Tullio Martinelli è appena rientrato a bordo di un idro *Cant. Z. 506* del Gruppo Soccorso: le sue condizioni di salute, nonostante il bagno in Adriatico, sono piú che buone.

I due *Macchi C. 202* del 20° Gruppo del 51° Stormo dislocato a Palata, assieme a noi del 4° Stormo, sono decollati stamane alle 10,40 per una ricognizione offensiva sull'isola di

Curzola e adiacenze, dove è stato segnalato traffico marittimo germanico. Martinelli è il capopattuglia, essendo il piú anziano ed il piú elevato di grado.

Volo di avvicinamento normale; poi i nostri due cacciatori avvistano l'isola; dalla quota di circa 2000 metri leggera discesa cosí da giungere sull'obiettivo a bassa quota, per poter meglio osservare quello che succede a terra. I due *Macchi* sono appena apparsi nel cielo dell'isola che la contraerea apre il fuoco; sono le solite mitragliere da 20 e da 40 mm. che tirano con estrema precisione.

Improvvisamente, l'apparecchio del capopattuglia comincia ad emettere fumo dalla parte posteriore del motore: è stato centrato da un proiettile della difesa del porto. Il gregario se ne accorge subito e si porta di lato a quota leggermente inferiore per tener d'occhio il compagno e, via radio, dargli la massima assistenza possibile.

Il nostro lentamente rifà quota; il pilota, nonostante il principio d'incendio a bordo, è calmo; non per nulla è un « vecchio » del 51° Stormo, veterano di decine di combattimenti in Africa settentrionale, su Malta e sul Mediterraneo. Dopo pochi minuti, il motore si rifiuta di tirare; perciò, arrivato a ridosso dell'isola di Lagosta, il pilota apre il tettuccio, poi, facendo leva con le braccia sui bordi dell'abitacolo, si butta fuori. Dopo pochi secondi il paracadute si apre, la discesa è regolare e si conclude con il classico bagno.

Levatosi di dosso il paracadute e relative imbragature, Martinelli gonfia il battellino pneumatico e si dirige verso la costa dell'isola, distante un centinaio di metri. A bassa quota in larghi giri, il gregario segue tutta l'operazione ed avverte la base dando le coordinate geografiche perché si possa inviare subito un aereo da soccorso. Avuta conferma, il superstite *202*, dopo aver sbattuto le ali in segno di saluto, inverte la rotta e rientra alla base.

Intanto, a poche decine di metri dalla spiaggia, una motobarca punta verso il naufrago, accosta veloce: sono partigiani jugoslavi. Il pilota viene issato a bordo e l'imbarcazione dirige verso un'insenatura poco lontana dove ci si può nascondere abbastanza facilmente in attesa di un suo trasferimento all'interno in zona piú sicura, ma Martinelli vuole rientrare subito e

la faccenda non va proprio come sarebbe suo desiderio; in ogni modo deve fare buon viso a cattiva sorte.

La fortuna è però dalla sua; prima lontano e indistinto, poi sempre piú vicino, si avverte il rumore di un aeroplano in avvicinamento. Gli uomini scrutano il cielo, eccolo; da sud sta avvicinandosi rapidamente un idrosoccorso italiano. Il trimotore punta decisamente verso il basso, compie un ampio giro per osservare l'effetto del vento sulla superficie del mare e poi riduce motore, venendo all'ammaraggio.

Da terra è un agitare di braccia; vivace discussione bilingue con i partigiani e poi via di nuovo con il battellino verso il *Cant. 506* che a poche decine di metri ha già calato la scaletta per accogliere il pilota. Dopo pochi minuti l'idro è di nuovo in volo con rotta S. Nicola Varano: un altro recupero è stato felicemente compiuto da questi silenziosi ed eroici anche se sconosciuti equipaggi dei Gruppi di Idrosoccorso.

Domani Martinelli sarà di nuovo qui fra noi, o meglio fra i suoi colleghi del 20° Gruppo Caccia, che ora, ricevuta la notizia del felice esito della missione e del salvataggio del pilota, sono già in festa. C'è il capo, Spadaccini; ci sono Bartolucci, piccolo e grosso; Ostinelli, il redivivo; Meloli, Piana, con il giubbotto di pelle; i due milanesi inseparabili, Paravicini e Borromeo; Bentivoglio, Caracciolo, Gori, e altri. Si sono infognati sotto la loro tenda e fanno cagnara.

Manca solo il loro capo supremo, il tenente colonnello Fanali, e poi la festa sarebbe al completo; come comandante egli ora cerca di darsi un contegno, ma se fosse in questi paraggi mollerebbe tutto, inforcherebbe una delle solite sgangherate biciclette d'aeroporto, l'inseparabile bustina calcata in testa (con il cappello a visiera non l'ho mai visto), ed arriverebbe sorridendo sornione sotto i grossi baffi neri, pronto ad unirsi ai suoi ragazzi, come ha sempre fatto.

Il 20° è un gruppo in cui regnano un cameratismo ed una coesione difficilmente ritrovabili in altri reparti; si può dire che per loro vale il vecchio motto: « tutti per uno, uno per tutti ». Questa coesione morale può esistere perché è tutta gente assieme da molti anni al 51° (20° e 155° Gruppo), ed è tutta gente in gamba, quasi come noi del 4° Stormo!

Tutta questa faccenda, di normalissima amministrazione, è accaduta oggi, 13 aprile 1944. Si vede che il 13 a Martinelli porta fortuna.

Un nuovo trasferimento

Da pochi giorni, siamo al 30 di aprile, ci siamo trasferiti su questa nuova base, e precisamente in una località chiamata Nuova, ad una quindicina di chilometri da Termoli. Veramente non si poteva parlare di aeroporto sino al nostro arrivo; infatti qui non esisteva altro che una grande spianata su cui era stata gettata una pista in grelle metalliche, quelle cioè che gli americani usano in tutte le loro basi improvvisate; per il resto abbiamo dovuto come al solito arrangiarci, dalle baracche in legno alle tende, dai servizi logistici a quelli igienici, dalle cucine all'officina di primo intervento.

Vedendo ora la nostra nuova sede ci si può rendere conto di quanto è stato fatto: le tende allineate su di un lato, con i loro canaletti scolatoi, il piazzale con la relativa baracca comando e fra le varie zone, vialetti in ghiaia, ben tenuti, con i cartelli indicatori: un insieme ordinato ed efficiente.

Ma c'è una cosa soprattutto che mi è rimasta dentro e mi fa riflettere: sopra tutte queste opere, realizzate con nulla o quasi all'infuori dell'inventiva e della passione per l'Arma, ho visto, issato su di un alto pennone metallico eretto al centro del piazzale comando, il nostro tricolore, nuovo e pulito anch'esso come tutto il resto, ed è la prima volta dopo l'8 settembre dello scorso anno che vedo la nostra bandiera fluttuare nell'aria, ostentatamente libera, su di una nostra base.

Lo so che è normale che il vessillo nazionale sventoli su una sede di un reparto militare, ma per noi che abbiamo seguito per quattro terribili anni quel drappo, nella buona e nella cattiva sorte, che l'abbiamo visto offeso ed umiliato nei disgraziati sia pur ineluttabili giorni dell'armistizio, che lo abbiamo sentito sopportato quasi con vergogna da molti italiani in questo primo periodo di cobelligeranza, il vederlo librato lassú in alto, nuovamente ed orgogliosamente libero, significa che veramente è iniziata l'ora della rinascita, o meglio significa la definitiva conferma

di quel rinnovamento iniziato da noi del 4° Stormo e dagli altri reparti al Sud, la sera stessa del giorno dell'armistizio.

Ripenso ai sacrifici di questi mesi, alle umiliazioni, ai voli su aerei ormai quasi sempre in avaria per mancanza di ricambi, alle oscure prospettive del domani, al morire per morire, cioè senza nessuna speranza che ciò servisse a qualche cosa, al duro lavoro degli specialisti praticamente senza paga, e ritorno con la mente al tricolore che assume veramente il suo piú profondo significato: esso è in noi perché da noi trae la sua esistenza.

Qui a Nuova la nostra bandiera sta a significare anche che, per merito dei nostri caduti di questi ultimi otto mesi e dei nostri sacrifici, stiamo finalmente uscendo dall'umiliante tutela alla quale ci hanno sottoposti sinora coloro che furono nostri nemici ed ai quali onestamente non si può rimproverare una certa dose di diffidenza nei nostri confronti. In questi ultimi tempi gli inglesi hanno cominciato a darci atto di quanto è stato da noi fatto al loro fianco.

In relazione ai nuovi compiti assegnatici ed alle nostre disponibilità di velivoli (ed è qui il nostro tallone di Achille), il Raggruppamento Caccia ha subito varie trasformazioni sia nell'organico sia nell'impiego specifico; anche vari comandanti hanno lasciato un comando per un altro: tutto ciò però in sostanza non ha modificato molto della nostra vita quotidiana; infatti a volare ed a fare la guerra sono sempre le solite facce, cioè quelle poche rimaste dopo tanti e tanti combattimenti.

Ed eccoli i reparti di questa Caccia italiana che oggi, in piena primavera 1944, si sente ancora viva, ad onta di tutto e, sí, di tutti.

A Nuova lo schieramento comprende noi del 4° Stormo su due gruppi, il 10° ed il 12°, formato nel gennaio scorso con una Squadriglia del 10° ed una del 9° Gruppo, come da ordini della Commissione Alleata Aeronautica; piú precisamente da Nuova operano la 84ª e la 91ª Squadriglia del mio Gruppo, il 10°, la 73ª e la 91ª (già del 9°) formanti il nuovo Gruppo del 4° Stormo, il 12° appunto. Sia noi del 10° che quelli del 12° voliamo sui *Macchi 202* e *205*, i nostri fidi apparecchi di tanti anni di guerra, ma che purtroppo ormai abbisognerebbero di un rinnovamento totale, sempre che si riesca a recuperare parti di ricam-

bio nei vari campi del Sud. Ricordando i saccheggi operati dai tedeschi in ritirata e quelli dei civili italiani, ancor piú deplorevoli, penso però ci sia ben poco da sperare.

Accanto a noi sono allineati, in questa fine di aprile, qui a Nuova, i *Re. 2002* (come facciano a farli volare ancora è un mistero od un miracolo) del 102° Gruppo del 5° Stormo ed i *Macchi 202* del 20° Gruppo del 51° Stormo.

A Galatina (Lecce) sono di base il 9° Gruppo del 4° Stormo (il 9° e il 10° sono i due vecchi e veri Gruppi formanti il 4°!) montati sui *Macchi 205*, aerei a lunga autonomia ed usati specialmente per la scorta ai nostri trimotori che lanciano i rifornimenti ai partigiani jugoslavi ed ai nostri soldati rimasti in Balcania impegnati contro i tedeschi; il 21° ed il 155° Gruppo del 51° Stormo, il 101° del 5° Stormo.

Sia i gruppi del 51° sia quelli del 5° Stormo rimasti a Lecce operano con velivoli ormai al limite delle ore di volo, cioè nella stessa situazione dei reparti dislocati a Nuova. Si spera in assegnazioni alleate, onde poter eseguire una revisione completa di queste macchine. Nel caso del 51° Stormo che vola su *Macchi 202* e *205* e per gli aerei del 5° e cioè i *Re. 2002*, ormai non si può parlare che di radiazione dal reparto poiché la totale mancanza di parti da sostituire ne rende impossibile ormai l'efficienza non solo bellica, ma anche soltanto di volo.

Il problema che assilla il comando del Raggruppamento Caccia, in questi giorni in cui stiamo uscendo da un periodo di inferiorità morale nei confronti dei nuovi alleati, i quali finalmente sembrano accorgersi di quanto facciamo e di apprezzare i nostri sacrifici e la nostra lealtà combattiva, è proprio l'efficienza della « linea »: se i nostri aeroplani cedono, tutto il nostro sforzo sin qui prodotto sarebbe vano.

In questi giorni il colonnello François, comandante del Raggruppamento, ha tenuto rapporto, penso proprio su questa « rogna »; erano presenti i comandanti di stormo, Mariotti per il 4°, Rizzi per il 5°, Fanali per il 51° e vari comandanti di gruppo. Per ora non c'è nulla di preciso, ma sembra appunto che qualche cosa si stia muovendo e che ci verranno dati velivoli americani od inglesi.

Speriamo che Bowen Buscarlett, comandante della Balkan Air Force, da cui dipendiamo, e che venne ad ispezionarci lo

scorso mese a Lecce, e che il 4 aprile scorso è venuto di nuovo a vederci qui a Nuova, sia soddisfatto di noi e prenda a cuore questo nostro grave problema: in fin dei conti chiediamo aeroplani, solo aeroplani per poter combattere. Mi viene in mente che durante tutta la guerra non abbiamo fatto altro che aspettare velivoli; purtroppo non arrivavano quasi mai o per lo meno arrivavano in ritardo ed in numero tragicamente ridotto.

L'altro Larsimont

Il tenente Gensini dà l'ordine di decollo. Gradatamente do manetta ed il mio *205* comincia a rullare veloce; sul fianco sinistro, con l'ogiva dell'elica all'altezza del mio abitacolo, il *Macchi* del sottotenente Morelli; davanti a me il nostro capopattuglia. Dopo pochi istanti il contatto duro con la pista, che fa vibrare l'aereo nella sua corsa sempre piú veloce, si attenua, scompare del tutto: abbiamo staccato. Dentro il carrello, cloche leggermente a cabrare, e ci mettiamo in formazione lasciandoci la pista di Lecce alle spalle. Rotta verso il mare e precisamente verso una zona a circa 20 chilometri dalla costa; in qualche punto di quella zona speriamo ancora di ritrovare vivo il sottotenente Larsimont Pergameni.

Lasciata la costa, ci inoltriamo sull'Adriatico. La giornata sta volgendo al termine; siamo decollati esattamente alle 17,30 e la superficie del mare è tutto un gioco di luci e di ombre; difficile vedere un naufrago in queste condizioni. I miei occhi, come quelli di Gensini e Morelli, cercano disperatamente un indizio, qualche cosa che ci dia una speranza: loro due sono del 9°, io appartengo al 10° Gruppo, ma c'è nel nostro ostinato volare a pettine sul mare, nel bruciore dei nostri occhi, nel nodo alla gola tutto l'amore del 4° Stormo per uno dei suoi che, partito alle 12,15 per una delle solite missioni sui Balcani, ha dovuto lanciarsi col paracadute per cause tecniche.

Voliamo bassi ed è un ininterrotto lavorare sui comandi per tenere l'aeroplano; la tensione nervosa comincia a farsi sentire; ho il collo che mi duole per il continuo volgere il capo ora a destra ora a sinistra; sotto nulla: onde, una dietro l'altra, indifferenti, cattive.

Incrociamo un *S.M. 79*: scambio di messaggi via radio; anche loro e da molto tempo stanno ricercando il nostro pilota, ma non hanno avvistato niente. La speranza diminuisce e dentro di noi aumentano l'amarezza ed il dolore di aver perso un altro compagno. Gensini compie un gran semicerchio, lo seguo, inclinando il velivolo di circa 60 gradi; seguo con gli occhi il ruotare della mia semiala contro la superficie del mare; non si vede nulla, nulla e la benzina diminuisce, nulla e le ombre si allungano. Raddrizzo il *205*; dentro di me ho un senso di odio verso il mare che sto sorvolando, questo mare che ultimamente ci ha rubato tanti colleghi.

Gensini dà l'ordine di rientro, nella sua voce si sente uno sconforto, che è il nostro; virata di 90 gradi, prua di nuovo su Lecce; ci mettiamo in ala destra, nessuno di noi parla.

Penso a Larsimont, o meglio ai Larsimont, perché al 4° Stormo sono venuti tutti e due i fratelli. Ricordo Antonio, comandante del 10° Gruppo in Africa settentrionale, pilota magnifico, uomo magnifico, stroncato assieme a Golino da uno scheggione di bomba durante un bombardamento inglese sul nostro campo di Sidi el Barrani il 26 giugno del '42.

Poi venne Edoardo; arrivò al reparto agli inizi del 1943, ancora ragazzo e tutti noi vedevamo in lui un fratello minore, il « piccolo » ed in volo ce lo tenevamo in mezzo per proteggerlo. Era alla 97ª Squadriglia del 9° Gruppo nei giorni duri della Sicilia, della ritirata in Calabria; Annoni, Malvezzi, ed altri vecchi « manici » del 4° erano sempre pronti a proteggerlo in volo durante i combattimenti: doveva ancora farsi le ossa. Ricordo che un giorno mi fece leggere una sua lettera indirizzata alla sorella Elena: le scriveva di non rivelare alla mamma dove si trovava, di non dirle che pure lui era al 4°, nello Stormo del fratello caduto, e scriveva anche di come tutti i piloti cercavano di tenerlo lontano dai pericoli maggiori; quelle righe mi commossero.

Mi ritorna pure alla mente il rientro fortunoso a Gioia del Colle da Pescara con l'aereo colpito in piú parti dai tedeschi, il giorno dopo l'armistizio. Edoardo, assieme ad un altro pilota, si era recato di scorta ad un *S.M. 82*, inviato appunto a Pescara sede di raddobbo del nostro Stormo, ma ormai circondata dai tedeschi. Allora disse solo: « Che strizza e che fortuna! ».

Forse sto commuovendomi anche ora. Gensini mi riporta alla realtà, dando l'ordine di atterraggio; sotto di noi è infatti la pista dell'aeroporto di Leverano: sono esattamente le 19,30, due ore per uccidere ogni speranza.

Solita virata, solito correre sulla pista, si rulla verso i decentramenti; ci allineiamo con gli altri velivoli. Tolgo il contatto, slaccio le varie imbracature ed esco dall'abitacolo, scivolo sull'ala e poi salto a terra; gesti di sempre, ma oggi sono piú lenti; ci avviamo verso la baracca comando, in silenzio, si sente solo il tintinnio dei moschettoni del paracadute che sbattono fra loro.

Do un calcio ad un sasso; Morelli sputa per terra, con forza, con rabbia.

Annoni, comandante del 9°, ci aspetta. La sua calma distaccata, la sua signorilità apparentemente fredda, che sono soltanto una maschera di tanti anni di guerra e di combattimenti, quel suo portamento insomma, che gli hanno fatto meritare il nomignolo di « il vescovo », stasera non esistono: ha la faccia tirata, ci aggredisce con un « allora? »; solo Gensini risponde: « niente ».

Entrano altri piloti; si collegano le varie notizie; si cerca di tenere in vita un'illusione, ma ormai sappiamo che anche Edoardo Larsimont Pergameni è uno dei molti che il 4° ha perso nel suo lungo e duro cammino di tanti anni di guerra.

A mensa apprendo altri particolari.

Larsimont era decollato oggi, 4 maggio, alle 12,15 in formazione con il sottotenente Morelli, il tenente Ferrazzani, i sergenti Gaspari e Mutti, con il compito di scortare velivoli *Cant. Z. 1007 bis*, diretti a rifornire nostri soldati nella zona di Kolasin, in Balcania.

Alle 13,35, il sergente Mutti atterrava e dava l'allarme: gregario di Larsimont, l'aveva seguito sulla rotta di ritorno fino a circa una trentina di chilometri al largo del faro di S. Cataldo, qui il suo capocoppia, per una « piantata » di motore, aveva dovuto lanciarsi. Mutti dice di essere sceso a bassa quota e di averlo visto toccare acqua regolarmente; subito dopo rientrava per dare il via ai soccorsi.

Da Brindisi venivano subito inviati prima un *Cant. Z. 506* idro e due motoscafi, poi anche due *S.M. 79*.

Il sergente Mutti, assieme al tenente Barra, ripartiva alle 13,40; alle 14,20 decollavano Gensini ed ancora Mutti; intanto erano decollati a bordo di un *Ca. 111* il tenente Ferrazzani, il sergente maggiore Bombardini, il sottotenente Ceschi, i primi avieri Caffi e Serafini. Dopo due ore di volo il *Ca. 111* atterra, si rifornisce e riparte. Con due *Macchi 202* decollano nel tardo pomeriggio anche il tenente Salvi e il sergente Martinoli.

Ma tutte le ricerche hanno avuto esito negativo; domani all'alba riprenderemo a volare sulla zona: la speranza è dura a morire.

Questa sera nessuno vuole andare in branda; stiamo qui nel locale della mensa: ci sono Gensini, Salvi, Gobbato, Bucher, Bombardini, Locatelli, Ibello, Barra, Ferrazzani, Ceschi, Morelli, Labanti, Caroselli, Arduini, Piccolomini ed altri. Nessuno parla, ma nessuno accenna ad andarsene: paura di rimanere soli o di lasciarlo solo?

Ritornano i 1007

Il *1007* ha sbattuto di muso, poi, dopo aver strisciato disordinatamente per qualche decina di metri, ha cominciato a bruciare. Dentro all'aereo c'era tutto l'equipaggio: il maggiore pilota Possemato, il sergente maggiore pilota Cannatà, i primi avieri Guastini e Pelliccioli, l'aviere scelto Feltrin. Spente le fiamme, non era rimasto quasi nulla dell'aeroplano, solo un fumo grigio scuro, puzzolente di benzina, gomma e carni bruciate.

Il trimotore, assieme ad altri cinque aeroplani dell'88° Gruppo Notturno, era decollato da Lecce in piena notte di pochi giorni fa, 26 maggio, diretto a Negobuda per il lancio di rifornimenti ai partigiani montenegrini. Sono notizie che ho appreso oggi qui a Galatina da alcuni piloti dei *Cant. Z. 1007*. Sono molto giú di morale ed hanno ragione: i loro compagni sono morti per cause tecniche, come si dice in gergo ufficiale, il che vuol dire in parole povere che l'aereo ha avuto qualche magagna dovuta alla vecchiaia, e quando si muore cosí, non in combattimento, si muore male. L'88° Gruppo ha iniziato ad operare il 15 marzo

scorso ed ha già perso trentasei uomini fra combattimenti ed incidenti. Il reparto vola continuamente sia di giorno sia di notte, appunto per portare rifornimenti ai partigiani jugoslavi ed ai nostri soldati della divisione « Garibaldi »; gli inglesi hanno fornito dei contenitori speciali per cui il materiale può venire agevolmente lanciato con il paracadute. Gli equipaggi dei *1007* sono composti da gente che ci sa fare; unica « grana » è la loro riluttanza a volare in formazione stretta, specialmente di giorno, quando noi cacciatori dobbiamo scortarli.

Purtroppo, proprio per questa causa, il 14 maggio, attaccati sull'Adriatico da una dozzina di *Me. 109*, persero cinque velivoli con un totale di ventisei morti. Mi ricordo l'« incilindrata » del nostro Annoni, che comandava la caccia di scorta: cinque *Macchi 205 S* del 9° Gruppo del mio Stormo. Annoni, purtroppo, aveva ragione: il 3 aprile scorso ero in volo appunto di scorta a nove *Cant. Z.* in missione di aviorifornimento a Berane e la « cosa », sia pure in forma fortunatamente meno drammatica, si era già verificata.

Quel giorno eravamo decollati alle 9,40 con due *Mc. 205 S*: io e il tenente Ferrazzani. Il volo d'andata si era svolto abbastanza bene, anche se i nostri *1007* ci facevano volare continuamente avanti ed indietro per coprire tutta la zona di cielo occupata della loro formazione. Le singole pattuglie, di tre velivoli ciascuna, volavano in formazione stretta, ma fra pattuglia e pattuglia lo spazio continuava ad aumentare e non ci fu nulla da fare, non riuscimmo a farli stringere.

A Berane vengono sganciati circa 9000 Kg. di materiale vario, e veramente i *Cant. Z.* centrarono la zona di lancio con estrema precisione. Tutti i contenitori, settantadue per l'esattezza, caddero nella zona delimitata dagli appositi segnali bianchi. Ricordo che nell'ultimo passaggio, che feci basso prima di iniziare il rientro, mentre i trimotori riprendevano la formazione, vidi distintamente i soldati ed i partigiani a terra che agitavano le braccia in segno di saluto e di approvazione. Si ritorna in quota, con le tre pattuglie dei *1007* che ricominciano a sfilarsi una dall'altra e Ferrazzani a « smadonnare » nella radio, ma quelli niente, e noi due avanti e indietro per cercare di tenerli uniti. Ferrazzani arriva sulla pattuglia di testa, si porta a poca distanza e poi, grande « manico » qual è, sforna una virata di

90°, ed io che lo seguo devo faticare per stargli vicino; compiuta la virata, indietro fino alla terza pattuglia, di nuovo grande virata, aereo in linea, e si ritorna sulla prima pattuglia.

L'inconveniente è che la distanza non è breve e dietro, noi dei caccia, non abbiamo possibilità di vedere, anche se continuiamo a torcere il collo come cavatappi e ad aguzzare gli occhi per essere pronti ad avvistare eventuali caccia tedeschi, ma non si può vedere tutto e in tempo.

Nella zona fra il lago di Scutari e Podgoritza avviene l'attacco improvviso portato da due *Me. 109*. Noi stavamo in quel momento sulla pattuglia di testa; in ogni modo tutto è avvenuto pressappoco così: uno dei *Cant. Z.* dell'ultima pattuglia si era sfilato dagli altri due apparecchi ed era in posizione arretrata, e isolato com'era, fu per i due *109* un invito a nozze. I caccia tedeschi, arrivati da tergo, credo da Valona, attaccano il *1007* e con uno o due passaggi lo colpiscono con precise raffiche di mitragliatrice; poi, invertita la rotta, si allontanarono velocemente prima che noi potessimo intervenire, né potevamo inseguirli perché ciò avrebbe significato abbandonare senza scorta i restanti trimotori.

Vediamo gli uomini dal *1007* lanciarsi con il paracadute e tiriamo un grande sospiro di sollievo; dopo un ampio giro sul luogo del lancio, e dopo aver visto il velivolo infrangersi al suolo, ci riportiamo sulla formazione.

Purtroppo dell'equipaggio del trimotore fino ad oggi non si è saputo piú nulla, senz'altro sarà caduto in mano tedesca, il che purtroppo significa morte certa. Tre di essi li conoscevo bene: il tenente pilota Caneschi, il sergente pilota Saluzzo ed il primo aviere Michelin. Anche per questo oggi, qui a Lecce, alle esequie dei caduti del 26 scorso, provo il dolore di sempre, il dolore di noi aviatori che, rimasti sempre in meno, ridotti ormai a poche decine, ci sentiamo un po' morire ad ogni morte di uno dei nostri compagni.

L'unica cosa che noi cacciatori non riusciamo a capire è il fatto che non si riesca a persuadere quelli dei *1007* a volare in formazione serrata e ciò è ancor piú strano poiché nell'88° Gruppo sono confluiti equipaggi di reparti che durante questi anni di guerra erano dei « fulmini »; gente proveniente dal 50°

Gruppo da bombardamento, famoso per i suoi voli su Malta con formazioni impeccabili anche sotto il tiro contraereo piú intenso, gente del 28° Gruppo dell'8° Stormo, che con gli *S.M. 79* si è fatta tutta l'Africa settentrionale e la Sicilia, piloti di aerosiluranti del 132° Gruppo ed altri.

Il maggiore Annoni, comandante del nostro 9° Gruppo, uno dei migliori piloti del 4° Stormo durante tutta la guerra, ha cercato di spiegarlo in mille modi a quelli dei *1007*: « Noi della caccia di scorta siamo sempre maledettamente in pochi, perciò cercate di aiutarci a compiere il nostro lavoro, volando piú vicini che potete ... capito? ».

Cosí almeno sembrava prima dell'azione, poi ... ciccia! E Annoni, che noi chiamiamo « il vescovo » come ho già detto, appunto per la sua imperturbabile e distaccata signorilità nei frangenti piú balordi, dopo la disastrosa azione del 14 scorso, prese la famosa « incilindratura ».

In ogni modo speriamo per l'avvenire, ma sembra che i *1007* d'ora innanzi compiranno azioni prevalentemente notturne.

Oggi, durante un volo di trasferimento, sono passato sopra Cassino, conquistata il 18 maggio scorso dal 12° reggimento polacco, dopo furiosi combattimenti fra i paracadutisti tedeschi e le truppe alleate, inglesi, americani, indiani, marocchini, polacchi, neozelandesi, ecc. Viste dall'alto, la cittadina e l'Abbazia sono un impressionante ammasso di rovine biancheggianti alla luce del sole.

La resa di Cassino è stata anche per noi italiani al Sud la fine di un incubo; infatti sembrava che il fronte terrestre non potesse piú muoversi verso il Nord: i tedeschi avevano inchiodato le armate alleate attorno a tre o quattro colline.

Ora il fronte si sposta abbastanza velocemente verso Roma, siamo tutti impazienti di vederla evacuata dai tedeschi. In fondo, è sempre la capitale d'Italia.

Nostalgie a 1000 metri

Sto rientrando da una missione sul litorale balcanico. All'orizzonte, oltre il muso del mio *205*, attraverso il disco traspa-

rente dell'elica, la costa italiana, i nostri aeroporti. Il sole ormai al tramonto arrossa sopra di me il cielo; il mare, circa mille metri piú sotto, è azzurro cupo. Scivolo con il mio aeroplano nell'aria: massa ferrigna reale fra tanta irrealtà. Guardo lateralmente: il dorso delle semiali è di color bruno, nella penombra incipiente l'irregolare tinteggiatura della mimetizzazione è svanita, solo verso la punta si distinguono il bianco, il rosso ed il verde delle coccarde. Ho la mano appoggiata lievemente sulla cloche, sento l'aeroplano e lui sente me: tranquillità serena di ogni ritorno a casa.

La nostalgia mi assale: vien su dal tuo io piú profondo ed è come un dolce malessere fisico che si impossessa di tutte le tue membra; da soldato ritorni un piccolo uomo assetato di cose pulite, di affetti sinceri, di approdi sicuri.

Sogni proibiti per noi combattenti, e piú ancora per noi settentrionali, sbattuti qui in terra di Puglia ormai da circa nove mesi, senza possibilità di notizie dei nostri cari rimasti lassú, di là dal fronte, che per ora ristagna poco a sud di Roma.

Penso ai miei genitori; penso a Milano, agli amici, alle ragazze, a tutto ciò che ho lasciato molti mesi fa e tutto si scolora, si confonde, si mescola, ed è un turbinare di ricordi, di desideri che ti riempie di infinita tristezza; ti senti desolatamente solo.

Devo cominciare a perdere quota; mi sto avvicinando alla costa.

A volte penso di passare il fronte, di atterrare di là dalle linee su qualche aeroporto repubblicano; mi sarebbe facile, chi mi potrebbe controllare?, e poi di andarmene a casa. Potrei imboscarmi in qualche posto ad aspettare la fine di tutto, di questa brutta guerra che ci ha voluti divisi anche tra fratelli, che ha reciso i nostri legami piú sacri, sacrificato i nostri affetti piú puri.

« Da biga Lecce a rosso due, dateci vostro rilevamento, passo ».

Mi ero scordato che ormai sono prossimo alla base: da terra vogliono mie notizie, sapere dove sono esattamente; ho la testa confusa, guardo gli strumenti, fatico un po' a raccapezzarmi, mi sembrano tanti orologi senza senso. Ritorno in me: « Da rosso

due a biga Lecce, pista sulla mia sinistra a circa due chilometri, inizio manovra atterraggio, passo ».

Chissà se rivedrò ancora la mia famiglia: saranno sfollati od ancora in città? Dalle notizie che trapelano e che giungono fino a noi attraverso mille canali le prospettive per la gente del Nord non sono rassicuranti: gli anglo-americani non fanno complimenti nel mitragliare e bombardare le nostre città e le nostre strade; i tedeschi deportano migliaia di persone in Germania; i reparti fascisti si comportano da vili mercenari. Sofferenze e dolori anche lassú come qui al Sud.

Mi accorgo che le mie coccarde alari, nella virata che faccio per portarmi sull'asse della pista, si sono accese agli ultimi raggi del sole. Le fisso per qualche istante, la tentazione di fuggire al Nord sparisce, rimane solo una grande nostalgia. Resterò al Sud dove sono rimasti la nostra bandiera, il mio stormo, la mia coscienza.

Le ruote del mio *205* hanno toccato terra; la pista mi corre velocemente incontro, ultimi sobbalzi, poi il velivolo si adagia sulla coda, rallenta. Il volo è terminato, ma non i pensieri nati lassú nel cielo, a mille metri di quota, pensieri che mi sono rimasti appiccicati addosso anche ora che, uscito dall'abitacolo, mi sto dirigendo alle nostre baracche. Penso all'Aeronautica repubblicana che è tornata a combattere contro le formazioni anglo-americane; penso a nomi a me noti: Visconti, Bjron, Drago, Bellagambi, Cuscunà, Longhini, Miani, Guidi, Faggioni, Marini, Laiolo, uomini coraggiosi, leali. Penso alla loro scelta, alla mia: chi sarà nel giusto? Quale sarà la loro sorte? Quale sarà la mia sorte e quella della nostra Aeronautica alla fine di tutto? Questo nostro disperato continuare a combattere, forse senza senso, servirà alla nostra Arma?

Interrogativi per ora senza risposta: solo dubbi e stanchezza; vado a buttarmi in branda, spero di dormire, di dimenticare tutto; una guerra persa, noi al Sud, loro al Nord, due scelte diverse, ma due impegni morali a cui terremo fede sino alla morte, lealmente, e poi sia come sia.

Rimane un punto fermo in tanto marasma di idee, di sentimenti, di dubbi, e cioè che gli aviatori del Nord e del Sud non accetteranno mai di combattersi fra loro; abbiamo scelto due

strade diverse, portiamo sui nostri aeroplani due diversi distintivi, ma siamo pur sempre figli della stessa Madre.

I Re. 2002 del 5°

Il nostro Salvi è rientrato da poco, ormai è l'imbrunire, dopo un volo alla ricerca del tenente Ferraris del 5° Stormo, inabissatosi oggi in mare fra la costa pugliese e le isole Tremiti, dove stava compiendo esercitazioni assieme ad altri piloti del suo reparto.

Salvi è demoralizzato. Indugiamo un poco sulla linea di volo vicino al suo *205*, di cui si sono già impossessati gli specialisti per i normali controlli e per il rifornimento di carburante. La sua amarezza è profonda e si palesa nel parlare lento, interrotto da lunghe pause, nella stanchezza dei gesti, nello sguardo assente. Non è un pilota « pivello », anzi è un « signor pilota », reduce da tante battaglie, ma proprio perché avvezzo a veder la morte in viso, ad accettarla in combattimento, la perdita di Ferraris in un banale volo d'addestramento lo ha maggiormente scosso; troppo lunga ormai è la serie dei caduti per guasti meccanici dei velivoli.

I *Re. 2002* poi non so proprio come facciano a volare, o meglio, come i piloti del 5° riescano a farli volare! Erano macchine non perfette, specialmente per quanto riguarda il motore, già da nuove, pensate ora come sono ridotte dopo circa due anni d'impiego e dall'armistizio ad oggi, 29 maggio 1944, quasi completamente senza possibilità di ricambio per gli organi meccanici ormai logori. Eppure devono rimanere in linea; oggi l'Aeronautica italiana non dispone né di fabbriche, né di aiuti esterni; dispone solo di un certo numero di piloti e del loro coraggio. I nostri aeroplani sono ormai macchine esauste, ma di ciò non si può tener conto. « Vedi », mi dice Salvi, « noi del 4° o quelli del 51° riusciamo con parti di *Macchi 202* o *205* finiti a rottame a mantenere in efficienza, anche se relativa, i nostri velivoli; con i denti, ma ci riusciamo; ora, pensa a loro, a quelli del 5° Stormo: di *Reggiane 2002* non c'è in giro piú nemmeno l'ombra, né qui in continente, né in Sicilia, né in Sardegna, e loro vanno

in volo ugualmente, con la loro bomba da 250 o 500 Kg. agganciata sotto la "panza", ed arrivati sull'obiettivo si tuffano verso il basso come diavoli scatenati, mollano l'esplosivo e poi tirano su in candela per tirarsi fuori della contraerea. Quando vi riescono, perché i *Re. 2002* ormai di "fiato" non ne hanno quasi piú e molte volte il motore pianta o cala paurosamente di potenza, l'aeroplano butta giú il muso e ti schiacci in terra o ti infili nell'Adriatico. Come oggi Ferraris: tuffo d'esercitazione, richiamata, l'aeroplano che non gli ubbidisce, e si è infilato in acqua a pochi chilometri dalla costa, in una bella giornata di sole, e senza nemmeno poter bestemmiare contro un nemico piú bravo di te che ti ha "beccato". Se gli Alleati non ci aiuteranno presto, se non ci daranno degli aerei efficienti, fra non molto resteremo in pochi ed avremo finito di combattere. Vado a cambiarmi ».

La frase di commiato l'ho udita appena. Salvi attraversa il piazzale e sparisce nel buio degli hangar; io rimango a pensare a quanto ho appena udito e sfilano dinnanzi alla mia mente tanti nomi di tanti colleghi caduti proprio perché per dignità di soldati si erano rifiutati d'ammettere la nostra miseria ed avevano continuato a volare ed a combattere. Sono appunto caduti per avarie degli aeroplani con un sacrificio non confortato dall'eccitazione del combattimento e non immortalato da un ricordo glorioso, ma che anzi sarà facilmente e presto dimenticato dai piú.

Ma io non riuscirò mai a dimenticarli. Noi aviatori del Sud non riusciremo mai a dimenticarli; noi come loro sappiamo che i nostri velivoli non sono piú in grado di volare, ma pensiamo sempre, prima di ogni decollo, che la nostra passione, il nostro amore per l'Arma, suppliscano, con la loro forza, all'inefficienza del metallo. Ma la materia non ragiona, la materia non possiede un cuore, e molte volte mortifica la nostra offerta.

Oggi Ferraris si allenava al combattimento; si era tuffato sull'isola di Pianosa: tutto normale, a lui sembrava tutto cosí tranquillo, senza l'abbaiare della contraerea; sí, sapeva che il suo aeroplano era vecchio, troppo vecchio, ma non ci pensava, non doveva pensarci... ed ora è in fondo al mare.

Cerco anch'io di non pensarci, ma questo mese di maggio, giunto ormai al termine, è stato « carogna » con noi cacciatori. Ci ha portato via il tenente Castelli del 4° Stormo, amico fra-

terno, anch'egli tradito dall'aereo durante un volo di trasferimento, il 12 scorso, da Lecce a Brindisi (il suo *205* è precipitato per cause imprecisate vicino a San Cataldo), e sempre il medesimo giorno il tenente Melis, del 51°, è sparito nel mezzo di un temporale ad una sessantina di chilometri dalla costa italiana, mentre rientrava da un'azione bellica su Podgoritza.

Pensieri, solo pensieri; in fondo al campo anche l'ultimo *Macchi*, che stava provando il motore, ha l'elica ferma; il rumore del Daimler Benz 601, che prima era al massimo dei giri, è cessato: un altro velivolo è pronto per le azioni di domani. Gli ultimi specialisti lasciano la linea, dopo aver ricoperto con i teloni gli abitacoli degli aeroplani; le ombre si allungano, rientro anch'io negli alloggiamenti.

Dalla mensa del mio 4° Stormo luci e rumore di « caciara »; i miei colleghi fanno « allegria », ma è falsa, è fatta solo per non lasciarsi andare a una struggente nostalgia.

Domani ritorneremo a cercare il tenente Ferraris.

Vecchi e nuovi

Visto di notte, l'*S.M. 82* sembra ancor piú tozzo di quanto non sia realmente: le sue ali, sfumate nei contorni dall'oscurità, divengono enormi e la fusoliera risulta tanto panciuta da toccar terra. Ne sto osservando uno che rulla, in questa notte di fine giugno, sulla pista di Lecce, da dove opera lo Stormo Notturno con i suoi due gruppi: il 1° su *S.M. 82* e l'88° su *Cant. 1007*. Questo Stormo ha il compito di rifornire con aviolanci i nostri fanti ed i partigiani jugoslavi che combattono ancora duramente e con alterna fortuna in terra balcanica.

I *1007* e gli *S.M. 82*, dopo gli abbattimenti del maggio scorso e poiché noi della caccia non abbiamo velivoli sufficienti per garantire loro la scorta, compiono le loro missioni quasi esclusivamente di notte, onde evitare gli incontri con i *Messerschmitt* germanici.

Da Nuova sono stato trasferito, per ragioni operative, per qualche giorno a Lecce e mi sono trovato cosí in mezzo a loro. In questo Stormo sono confluiti tutti gli equipaggi da bombardamento e gli aerosiluranti fuggiti al Sud all'atto dell'armistizio, e che per ora non hanno possibilità di operare nelle loro rispettive specialità non piú ricostituite; dico per ora, perché a quanto so, attraverso la solita « radio naia », proprio in questi giorni dovrebbe essere imminente la ricostituzione di uno stormo da bombardamento su aeroplani bimotori tipo *M. 187 Baltimore*, di costruzione americana.

Questa notte calda e umida, che non concilia il sonno a uno del Nord, come me, mi trova ai lati della pista di Lecce, interessato appunto ai decolli ed agli atterraggi dei trimotori. Questa notte sono di scena gli *S.M. 82* del 1° Gruppo. Decollano lenti, dopo essersi « mangiata » tutta la pista, con il passo dell'elica sul minimo per attenuare lo sforzo dei motori, carichi di scarpe, munizioni, medicinali e generi di vestiario, che lanceranno ai nostri di là dall'Adriatico.

Appena staccate le ruote da terra, svaniscono nel buio del cielo; il rumore dei motori diminuisce sino ad annullarsi verso il mare. Spesso gli aerei atterrano su campi di fortuna apprestati dai partigiani jugoslavi o dai nostri soldati della divisione « Garibaldi », e caricano i feriti da trasportare in Italia: è un lavoro duro, misconosciuto oggi e che lo sarà di piú domani, privo di presupposti eroici, fatto solo di sacrificio ed abnegazione.

Anche « loro », come noi cacciatori, volano ormai da circa nove mesi con gli aerei ormai al loro limite di efficienza; hanno cioè i nostri stessi problemi di sopravvivenza materiale; hanno anche loro la nostra stessa speranza in un aiuto da parte alleata in un futuro che si spera molto prossimo. In ogni modo, anche con questa « miseria » addosso, il 2° Stormo Notturno opera ogni notte, appena le condizioni meteorologiche lo permettono. Proprio oggi sfogliavo le ultime pagine del loro diario storico, pagine riguardanti questa prima quindicina del giugno 1944. Ecco qualche azione stralciata qua e là a caso: 1 e 5 giugno: lanci di rifornimenti a Negobuda; 8, 10, 14 a Poolice e Kolasin; fra l'altro, nella notte del 3 lancio di manifestini a Prevesa ed Atene. Tutto ciò solo in questi quindici giorni di giugno, ma è dall'8 settembre dell'anno scorso che i *Cant. Z. 1007* e gli *S.M. 82* svolgono questa attività; sono ormai i veterani, come noi cacciatori del 4° e 5° Stormo, di questa guerra contro i tedeschi.

Ho parlato di veterani ed ora parliamo invece di « nuovi ».

Proprio in questi giorni, e precisamente il 9 giugno scorso, è giunto a Lecce, all'aeroporto di Leverano, l'8° Gruppo Caccia che da ieri, 15 giugno, è divenuto parte integrante del 5° Stormo con le Squadriglie 92ª e 93ª, mentre la 94ª diverrà reparto di addestramento. L'8° è nuovo per il Raggruppamento Caccia ma è un veterano di tante battaglie di questi quattro anni di guerra.

L'8°, al comando di Bacich, fu dai giorni dell'armistizio in giro per l'Italia e la Tunisia per volere degli Alleati, che poi lo misero in quarantena in Sardegna; ora è qui con noi e presto tornerà a combattere, incluso nel 5° Stormo, che da pochi giorni è passato sotto il comando di Bacich, mentre comandante del Gruppo è il capitano Lalatta: due uomini, due piloti alle cui dipendenze mi sentirei onorato operare.

Per ora, con i loro pochi e vetusti *Macchi 200*, possono fare ben poco ma, sempre la medesima storia, si spera negli Alleati. Intanto circolano voci che anche noi cacciatori riceveremo presto aeroplani inglesi o americani; sembra si tratti di *Airacobra* per noi del 4° Stormo e di *Spitfire* per il 51° Stormo, cosí che noi del 4° saremo declassati a cacciabombardieri. Ingiustizia inaudita!

Alla data del 15 giugno 1944, l'Aeronautica del Sud, alla vigilia dei tanto agognati rinforzi, e dopo circa dieci mesi di attività bellica, è cosí schierata:

Raggruppamento Caccia:

4° Stormo a Nuova con i suoi tre gruppi 9°, 10° e 12° su *Macchi 202* e *205* al comando del maggiore Mariotti; i gruppi sono rispettivamente al comando del capitano Annoni, del maggiore Piccolomini e del capitano Mecatti. 5° Stormo: 101° Gruppo a Lecce su *Re. 2001*, 102° Gruppo a Nuova su *Re. 2002*, 8° Gruppo a Lecce su *Macchi 200*; il comandante di Stormo è il maggiore Bacich, il 101° Gruppo è al comando del capitano Cerrettani, il 102° del capitano Vecellio, l'8° del capitano Lalatta. 51° Stormo, comandato dal tenente colonnello Fanali, con il 20° Gruppo a Nuova su *Macchi 205* al comando del capitano Spadaccini, il 21° ed il 155° a Lecce su *Macchi 202* e *205*, rispettivamente al comando dei capitani Dezzani e Biccolini;

Raggruppamento Trasporti:

2° Stormo Trasporti Notturni a Lecce con due gruppi, il 1° su *S.M. 82* e l'88° su *Cant. Z. 1007*;

3° Stormo Trasporti a Lecce con il 2° Gruppo e il 98° su velivoli *S.M. 79*, *S.M. 81*, *S.M. 73* e vari altri tipi;

Raggruppamento Idro su quattro gruppi cosí dislocati:

l'82° a Taranto su *Cant. Z. 506*, l'83° a Brindisi su *Cant. Z. 506* e *501*, l'84° a Elmas su *Cant. Z. 506*, l'85° a Taranto su *Cant. Z. 501*.

Sembriamo in molti, ma i velivoli efficienti sono ben pochi: circa una cinquantina per la caccia, una ventina per i trasporti ed altrettanti per gli idro: siamo sempre e veramente i « soliti quattro gatti », ma si tiene duro. Il fronte in Italia intanto avanza velocemente oltre Roma, evacuata dai tedeschi il 3 giugno scorso, mentre il 6 successivo gli Alleati sono sbarcati sulle coste francesi della Normandia.

Due date importanti; la prima perché, per noi italiani, rappresenta il ritorno di Roma a nostra capitale; la seconda perché obbliga i tedeschi a spostare verso il nuovo fronte enormi forze. Forse il buio inizia a squarciarsi.

Uno del 4° Stormo

Qualche giorno fa Pescara è stata liberata, i tedeschi se ne sono andati, ed oggi, 18 giugno 1944, noi del 4° abbiamo saputo che essi hanno lasciato in quella zona un altro nostro collega, ma ce l'hanno lasciato morto, ce l'hanno ucciso ai primi di gennaio di quest'anno.

Ma solo ora sappiamo come è andata.

A Pescara, nostra base logistica e officina revisione, la notizia dell'armistizio giunse improvvisamente nel tardo pomeriggio. La gente rimane calma ed attende gli ordini; sa che François, anche se è a Gioia del Colle con noi del 9° e 10° Gruppo, non li abbandonerà.

Il 9 settembre, infatti il nostro comandante fa partire un *205*; lo pilota il capitano Ruspoli con meta Pescara. Ruspoli è appunto latore delle disposizioni cui dovranno attenersi i nostri

su quel campo, eccole: prepararsi ad uno spostamento verso il Sud, perciò rimettere in efficienza i velivoli facilmente riparabili; raccogliere il materiale di supporto; evitare lo sbandamento del personale; salvare la bandiera del nostro Stormo.

Nel caos generale di quei giorni anche a Pescara, come a Gioia, gli uomini del 4° Stormo rimangono fedeli alla consegna ed eseguono con scrupolo gli ordini, anche se ormai il campo è circondato da truppe tedesche; poi il giorno 13 giungono da Lecce due *S.M. 82* con otto fusti di benzina per rifornire i caccia da portare al Sud. I due trimotori sono scortati da due *Macchi 205*, pilotati dal tenente Larsimont e dal maresciallo Perno.

Gli uomini della base lavorano febbrilmente; si scarica la benzina e si carica materiale vario, pezzi di ricambio, specialisti e personale civile da portare in salvo a Lecce. A carico ultimato i due *S.M. 82*, a pieni motori, iniziano a correre sulla pista. Improvvisamente i tedeschi aprono il fuoco con mitragliere pesanti e i due grossi apparecchi sono colpiti: quello pilotato dal tenente Dellino, scapolando tra una raffica e l'altra, riesce a staccarsi e ad allontanarsi; l'altro si incendia quasi subito, gli uomini che sono a bordo si gettano a terra e fuggono verso i bordi del campo: i tedeschi continuano a sparare, il capoequipaggio, capitano Girardello, viene fatto prigioniero. I due caccia di scorta subiscono la medesima sorte: il tenente Larsimont, benché l'aereo sia colpito in piú parti, riesce a far quota e a dirigersi verso Lecce; il maresciallo Perno, con l'apparecchio colpito in punti vitali, deve riatterrare; appena l'aereo è fermo, balza a terra e fugge verso la campagna. Ai limiti della pista, il capitano Baraldi, comandante la base logistica del 4°, osserva con trepidazione un uomo che fugge curvo per sottrarsi al tiro germanico. Quell'uomo ha sottobraccio un lungo astuccio, in esso vi è la bandiera dello Stormo che a bordo dell'*S.M. 82* doveva raggiungere il reparto volo al Sud. Passano le ore; è sera, finalmente Baraldi vede avvicinarsi un borghese, è l'uomo che aveva visto fuggire: si tratta di un tecnico della Società Macchi, addetto all'officina di reparto, il signor Pozzi, che gli consegna il prezioso drappo cosí fortunosamente salvato. Ora Baraldi sa che aiuti dal Sud non ne potranno piú giungere; perciò raccoglie gli uomini che sono rimasti e li concentra in una villetta situata a circa due chilometri a sud del campo, ma il luogo è troppo pericoloso, per

cui, assieme al sottotenente Del Moro ed al tenente Casalbeltrame, gira nelle località limitrofe in cerca di un rifugio piú sicuro.

Dopo pochi giorni, lasciati nella villetta, con il compito di vigilare sul magazzino materiali del campo, il maresciallo Di Giulio con qualche sottufficiale ed alcuni operai, al maresciallo affida anche la bandiera, e con due autocarri si sposta assieme agli altri a Colleferrato (Chieti). Gli uomini sono in borghese e Baraldi fa la spola fra il campo e il nuovo rifugio.

La moglie gli invia a piú riprese lettere in cui lo supplica di lasciare tutto e di rifugiarsi a casa che non è lontana; ma egli rifiuta sempre: la sua coscienza gli impone di rimanere fedele alla consegna, anche se ormai sono consegne anacronistiche.

Il 23 settembre, il maresciallo Di Giulio ha l'autorizzazione da Baraldi di andarsene a casa a Tocco Cesauria, ad una ventina di chilometri da Pescara, cosí da evitare la cattura e la perdita della bandiera.

Il 2 ottobre successivo i tedeschi braccano da vicino il piccolo gruppo degli aviatori. Questi occultano le armi ed il materiale sotto terra, e poi si sparpagliano sopra le colline circostanti. I giorni passano, pochi uomini dei rimasti riescono ad allontanarsi verso il Sud o le rispettive case per chi abita in zona. Baraldi ha la moglie ed un bimbo che lo attendono, la fuga gli sarebbe facile, ma egli non si allontana dai dintorni dell'aeroporto: lí c'è il materiale del suo Stormo ed egli lí rimane.

Ormai è inverno: di notte dormono all'addiaccio, di giorno è un continuo spostarsi per sfuggire ai nazifascisti; sono rimasti solo in quattro. Una notte dei primi di gennaio, dopo due mesi di tale vita, in una casupola nei dintorni di Chieti, Baraldi e Del Moro sono sorpresi da una pattuglia tedesca. Si accende una lotta furibonda, i nostri vengono disarmati. Del Moro viene ferito, Baraldi non cede ma, alla fine, colpito in piú parti del corpo cade. I tedeschi, credendoli entrambi morti, se ne vanno: è il 9 gennaio.

Il giorno dopo, abitanti del luogo, con mille sotterfugi, riescono a trasportare Del Moro all'ospedale di Chieti; Baraldi, ormai cadavere, giace insepolto sulla nuda terra: tornano i tedeschi e gli tolgono anche gli stivali. A nulla valgono le preghiere di amici per rimuovere il corpo; la moglie del professore Capo-

zucco si fa passare per una familiare del morto; interviene anche il Vescovo di Chieti: tutto inutile, le autorità tedesche non concedono che il caduto venga sepolto. Civiltà teutonica!

Poi l'inverno rincrudisce; il corpo di Baraldi, che uomini indegni di tale nome avevano impedito di seppellire, viene pietosamente coperto da una coltre di neve. Baraldi è rimasto per sempre vicino alla base a lui affidata, al suo 4° Stormo.

La nostra bandiera, dopo essere stata nascosta per vario tempo in casa del maresciallo Di Giulio, con grande rischio dello stesso e dei suoi familiari, venne in un secondo tempo occultata, sino alla liberazione, avvenuta pochi giorni fa, in una tomba del cimitero.

In questi giorni anche i resti di Baraldi sono stati inumati nel cimitero di Chieti.

Tutte cose sapute oggi. Noi dello Stormo lo ricorderemo sempre, la sua morte sarà presto dimenticata, dati i momenti, e penso che nessuna ricompensa d'onore verrà decisa per lui, ma il suo sacrificio rimarrà in noi e, per Baraldi, come per tanti altri, potremo dire con dolore, ma anche con fierezza: « era uno del 4°! ».

I miracoli di Fiorio, Iacovazzi & C.

La notizia, giuntaci ieri, della morte di Baraldi, ci aveva riempiti di amara melanconia, ma oggi è successo qualcosa che ci ha risollevato il morale: sono giunti i primi tre velivoli americani tipo *P. 39 Airacobra* su cui sarà montato, appena terminato l'addestramento, il mio Stormo.

Stamane, ai limiti della pista, eravamo in molti del 4° ad attendere i nuovi velivoli e quando i tre aeroplani si sono fermati sul piazzale abbiamo cominciato a girare attorno alle nuove macchine, per la verità un po' bruttine in confronto ai nostri *Macchi* e con innovazioni meccaniche per noi inusitate: il carrello anteriore triciclo, l'abitacolo con la porta laterale identica ad una portiera di automobile, il motore sistemato dietro al posto di pilotaggio, un armamento molto pesante che comprende persino un cannoncino da 37 mm.

Ognuno di noi sbircia, tocca, fa commenti; azzardiamo giudizi, affiorano speranze; ad un tratto lo sguardo spazia sulla linea di volo verso i nostri *Macchi 202* e *205*. Ormai, dopo tanti voli, tanti avvenimenti, lieti e tristi, dobbiamo lasciarli; sono ormai al limite dell'efficienza. Li stiamo consegnando, al 5° Stormo i *202*, al 51° i *205 S*. Prima di ritornare a volare, subiranno però una revisione completa al reparto tecnico dove avvengono dei miracoli inspiegabili. Pezzi di lamiera ormai da buttare ritornano ad essere aeroplani pienamente efficienti.

Appunto a questi miracoli la mente ritorna in questo momento, dinnanzi alla visione dei nostri vecchi *Macchi*, e rivivo la situazione catastrofica del primo periodo postarmistiziale, con i velivoli efficienti *Macchi* e *Reggiane*, che per il continuo impiego bellico, diventavano sempre meno numerosi, con le ditte costruttrici tutte al Nord, i magazzini qui al Sud quasi completamente vuoti per saccheggio dei tedeschi o a causa dei bombardamenti anglo-americani.

A chiunque sarebbero letteralmente cadute le braccia, ma per fortuna c'era « gente » che davanti a tanto sfacelo non si perse d'animo; anzi, dalla situazione disastrosa ricevette lo stimolo a ricostruire dal nulla, iniziando dal banco di lavoro, dal cavalletto prova motori, e cosí via; oggi il servizio tecnico è in grado di revisionare a nuovo velivoli e motori, cosa ritenuta pochi mesi fa assolutamente impossibile dai superiori comandi alleati.

Fra qualche anno, quando la nostra Aeronautica sarà completamente ricostruita, forse si ignorerà questo periodo; ci si dimenticherà con tutta probabilità del capitano Fiorio, di Iacovazzi e Miglio, che in questi mesi hanno compiuto veramente miracoli.

Noi piloti li tocchiamo con mano questi miracoli; sappiamo che sono gli uomini del reparto tecnico che ci ridanno l'aereo efficiente dopo pochi giorni, lavorando ininterrottamente senza nessun riconoscimento economico, forse senza nemmeno quello morale; hanno fatto cose veramente incredibili.

Dopo pochi giorni dall'armistizio, noi del 4° Stormo non avevamo quasi piú *205* efficienti; gli uomini di Fiorio, di Iacovazzi, di Miglio pigliano dei *202* e te li trasformano in *205* sostituendo l'elica, il motore, l'impianto olio e benzina, senza

quasi attrezzature adatte e lavorando allo scoperto, sotto il sole o la pioggia, di notte e di giorno, poiché di capannoni disponibili nemmeno a parlarne, sia a Galatina per le fusoliere, sia a Brindisi per i motori.

Poi anche i *205* cosí ricostruiti, circa una ventina, non poterono piú essere impiegati poiché la loro autonomia era insufficiente a raggiungere le nuove posizioni tedesche nei Balcani ed allora via le due mitragliatrici in fusoliera ed al loro posto gli specialisti installano un serbatoio ausiliario costruito con lamiere varie, sagomate a mano e saldate. Ad un dato punto, i pezzi di duralluminio finiscono ed allora si « frega » nottetempo il rivestimento del bar di Manduria e cosí via. Gli uomini del Servizio tecnico barattano vestiario con pezzi di ricambio dai contadini del luogo, scatolame in cambio di tubi flessibili, polli con polvere da saldare, ecc. ecc. Ai *Macchi 205* vengono adattati mozzi ruota dei *Re. 2002* o viceversa. Ho visto raddrizzare eliche contorte con la sola mazza per mancanza dell'apposita attrezzatura, cosí come ho visto fondere l'ottone, il rame o l'alluminio in un forno costruito con un fusto di benzina rivestito con creta. In questi giorni stanno costruendo vari banchi prova per motori, per pompe ad iniezione, per provare i compressori d'avviamento.

Lavorano cosí, giorno e notte, per una paga da fame, senza riconoscimenti; lavorano cosí per passione del loro lavoro, e per amore, tanto amore per la nostra Arma, permettendo a noi piloti di volare e di combattere ed, in ultima analisi, alla nostra Aeronautica di sopravvivere.

Ora arriveranno le nuove macchine straniere e loro, i nostri specialisti, sono già qui a guardarsele con aria sorniona, a studiarsele con pochi colpi d'occhio, mentre si puliscono le mani sporche d'olio con uno straccio ancora piú sporco e ti guardano in viso e sembrano dire: « Stia tranquillo, signor tenente, che le mettiamo a posto per benino; sono macchine facilissime... roba da niente! ». Forse esagerano, ma tu hai subito un senso di fiducia. Da questa notte poi passeranno ore ed ore sui manuali tecnici per capire come funziona questo o quel congegno, bestemmiando solo perché le parole sono scritte in inglese e non in napoletano o in veneto.

Un rumore non familiare mi distoglie da questi pensieri: sono i *P. 39* che hanno messo in moto; due aerei rullano in pista e decollano subito, poi eseguono passaggi a bassa quota sul campo. Sono un po' infastidito: « Che cosa credono gli americani, di insegnarci qualche cosa? Ci diano il tempo per prendere alla mano i loro velivoli e poi vedranno cosa sanno fare quelli del 4° Stormo! ». Gli aerei atterrano; i piloti scendono sicuri, ed io, come altri vicini a me, rimango allibito: in volo non erano andati gli americani, ma il nostro « Ele » Annoni e Gensini, cosí tanto per provare, e con buona pace degli americani che dicevano essere il *P. 39* « aeroplano molto, molto difficile... prima imparare e poi... ».

Ma prima del « poi » sono andati su appunto Annoni e Gensini.

Fra qualche giorno noi del 10° e del 9° Gruppo del 4° Stormo (il 12° se n'è già andato) ci trasferiremo a Campo Vesuvio, una specie di aeroporto, che mi dicono « schifoso », ai piedi del vulcano omonimo, per iniziare l'addestramento sui nuovi velivoli. Speriamo di prenderli alla mano presto e ritornare ad operare con il 51° ed il 5° Stormo, il cui 102° Gruppo ha ritirato appunto i *202* del nostro 12°.

Si continua a rischiare

Il mio amico tenente Dagnino del 5° Stormo Caccia è rientrato oggi, 19 luglio, alla base, dopo il suo incidente di volo durante l'azione dell'altro ieri sulla Jugoslavia.

Da Campo Vesuvio, dove da poche ore tutti noi del 4° Stormo siamo riuniti per il passaggio sul *P. 39* (il 9° Gruppo è appunto arrivato solo ieri), ho fatto una scappata a Nuova per sapere; tanto qui, escluso il nostro 12° che da vario tempo è già in attività addestrativa, noi del 10° e del 9° Gruppo siamo ancora in fase organizzativa.

Dagnino era partito il 17 mattina, in coppia con un altro *Macchi 202* pilotato dal tenente Leonesio, per un'azione di mitragliamento e caccia libera sulla zona costiera balcanica. Già

prima di loro altri piloti del 5° Stormo erano stati sul medesimo obiettivo, ma avevano dovuto atterrare sull'isola di Lissa per guasti tecnici.

La ricerca degli obiettivi tedeschi si prolunga, i *202* di autonomia non ne hanno poi molta, ed a forza di picchiare e richiamare l'aeroplano per eseguire i mitragliamenti a bassa quota, il motore ne divora di carburante! Ma gli aerei sono quelli e la missione va portata a termine. Finalmente i due caccia virano di 180 gradi; si mettono in ala sinistra e puntano verso casa: davanti al loro disco dell'elica le molte isolette costiere jugoslave, poi l'Adriatico e, in fondo, ancora invisibile, la costa italiana con l'aeroporto di Nuova. Sono i momenti in cui il pilota si rilassa e pensa a tutte quelle cose che l'aspettano dopo l'atterraggio: una donna, dei bimbi, gli amici, la vita.

Dopo pochi chilometri, Leonesio sente il motore che singhiozza: rapido sguardo agli strumenti, il televel ha l'ago sullo zero, il carburante è terminato. Dagnino non ha ancora finito di ascoltare il messaggio che Leonesio gli trasmette attraverso la radio per dirgli che tenterà di atterrare sull'isola piú vicina, quando si accorge di essere pure lui senza benzina.

I due aerei perdono velocemente quota; i piloti vedono sotto di loro sfilare le ultime isole costiere, poi il mare aperto: scivolata d'ala e giú in virata verso uno di quei fazzoletti di terra: l'isola di Brac. 1000, 800, 600 metri; l'aereo di Leonesio improvvisamente non risponde piú ai comandi e punta il muso verso il basso. Il pilota sgancia il tettuccio e si lancia fuori; la quota è molto bassa, Dagnino vede il paracadute aprirsi e poi tutto si confonde con il terreno sottostante. Leonesio deve aver già toccato terra.

Colline, prati sassosi, piante sono le cose che Dagnino vede dinnanzi al muso del suo aereo, mentre disperatamente tenta un atterraggio di fortuna; ecco un prato, piccolo e pieno di solchi, ma è l'unico in giro che invogli a tentare. L'aereo ormai sprofonda nell'aria, il motore è fermo, nemmeno pensare di far uscire il carrello, atterrerà sulla pancia. Il pilota si irrigidisce sui comandi, si schiaccia contro lo schienale del sedile ed attende la « botta ».

Il *202* a circa 100 chilometri orari tocca terra, striscia, sobbalza: l'elica si torce contro il terreno, pezzi di lamiera si staccano e rotolano sull'erba, poi un ultimo scuotimento, il muso si abbassa, l'ogiva si pianta in terra, il terminale della semiala destra salta via nell'urto contro un masso, gli alettoni si accartocciano; il *Macchi* si è fermato.

Dagnino, stordito, sanguinante per le ferite, fortunatamente leggere, dovute ai colpi ricevuti nell'abitacolo durante l'atterraggio, apre il tettuccio, si spinge fuori della fusoliera e scivola sull'ala.

Dopo un certo tempo, che può essere stato breve o lungo, egli si accorge che alcuni uomini lo sorreggono e lo aiutano a camminare: sono i partigiani del posto. Piú a gesti che a parole Dagnino cerca di spiegare che cosa è successo: ma loro sanno già, lo stanno portando dove è caduto Leonesio. Ai piedi di un pendio sassoso, steso a terra, Leonesio è in agonia: è andato a sbattere contro le rocce, dopo il lancio col paracadute. È una maschera di sangue, la « marus » è tutta strappata. Dagnino corre, grida, lo chiama, poi si inginocchia vicino a lui, gli passa un braccio sotto il capo, ma lui non risponde, il suo respiro è affannoso.

Attorno, in piedi e silenziosi, con abiti in fustagno pesante, un cerchio di uomini; Dagnino guarda il suo compagno, poi guarda loro, i suoi occhi invocano un aiuto impossibile. Poi il corpo del pilota steso a terra ha un sussulto, l'ultimo; il suo capo cade di colpo contro la spalla dell'amico. Gli uomini attorno si scoprono il capo: un altro pilota del 5° Stormo è morto.

Qualche ora dopo, sulla stessa isola, in località Bodhmuhe, è pronta la fossa. In una cassa di legno grezzo, Leonesio va sotto terra: ora tutto è veramente finito. Aiutato dagli abitanti del luogo, il pilota superstite raggiunge con un'imbarcazione l'isola di Lissa a poche miglia di mare. A Lissa ci sono gli inglesi, c'è una pista di soccorso, ci siamo atterrati varie volte pure noi, quando abbiamo avuto avarie all'aereo; ma i nostri due piloti non hanno fatto in tempo ad arrivarci.

Oggi Dagnino, rientrato a Nuova da Lissa, al bar del circolo, mi ha raccontato i fatti, parlando lentamente a voce bassa; non l'ho mai interrotto, solo gli ho spinto vicino uno dei due bicchierini di cognac che l'aviere di servizio al bar aveva posato, adagio per non disturbare, dinnanzi a noi.

Il 16, un solo giorno prima, e sempre nella medesima zona, anche uno del 51° Stormo ha dovuto lanciarsi per grippaggio del motore del suo *Macchi 205*. La formazione di quattro velivoli stava rientrando quando il capo formazione, tenente Franchini, deve lanciarsi: gli si è inchiodato il motore. Il paracadute si apre regolarmente, il pilota scende verso il mare, a poche miglia appunto dall'isola di Brazza. Da terra lo hanno scorto; una barca lo raggiunge quasi subito, lo porta a Lissa, da cui ieri è rientrato pure lui al reparto.

Le nostre macchine continuano a « fregarci », ma si continua a rischiare.

Campo Vesuvio

Oggi, 27 settembre 1944, ne è morto un altro. È bruciato con il suo *P. 39* mentre si stava trasferendo, ultimato l'addestramento, da Campo Vesuvio a Leverano (Lecce). È il mio amico sottotenente Silvestri, un altro pilota del 4°. La pista di Campo Vesuvio ha voluto un'altra vittima.

Ormai tutto o quasi il 4° Stormo è qui a Leverano, dove dal 18 scorso abbiamo iniziato di nuovo ad operare contro i tedeschi, dopo appunto la parentesi addestrativa sul *P. 39* a Campo Vesuvio. L'aereo è venuto giú sparato, dopo che il motore aveva piantato; il serbatoio ausiliario, agganciato sotto al velivolo, è scoppiato urtando contro il terreno e l'aereo si è subito incendiato; dentro c'era Silvestri.

Il sottotenente Moresi si era schiacciato sulla pista di Campo Vesuvio il 20 luglio, all'inizio del ciclo di addestramento. Di colpo lo vedemmo entrare in vite; l'aeroplano perdeva quota con movimenti disordinati. Dentro l'abitacolo, il pilota tentava ogni manovra dettata dall'esperienza, per rimetterlo in assetto di volo, ma quella « carogna » di *Airacobra* non era il nostro vecchio *Macchi*: impazzito, roteava incontrollato all'ingiú, sempre piú giú; poi, un'esplosione di pezzi metallici, che per il violento impatto contro il terreno saettavano al di sopra degli ulivi ai lati del campo, ne segnò la fine.

Il giorno dopo, il maresciallo Martelli rimaneva ferito in

un atterraggio di fortuna fuori campo per piantata di motore; due giorni dopo al tenente Liu non esce il carrello: atterra sulla pancia, ma per lui va bene, nemmeno un graffio. Il 26 luglio, durante il decollo, al sergente Vecchi rientra improvvisamente il carrello; spanciata, zigzagare dell'aereo sulla pista, elica contorta; ma, dissolto il nuvolone di polvere, vediamo uscire il pilota incolume dall'apparecchio.

Ancora, il 3 agosto, altra piantata di motore: tocca al tenente Clauser; atterra fuori campo, si trova con l'aeroplano « sull'attenti », ma se la cava, anche se con molta « strizza »: sembra che la fortuna ci assista, per ora.

Il 25 agosto, il sergente Martinoli ha appena decollato (è un vecchio leone del 4° Stormo), quando il motore si blocca, per la rottura dell'ingranaggio del riduttore. Da quota ancora bassa, l'*Airacobra* si infila fra gli ulivi: Martinoli muore sul colpo, cosí, stupidamente, dopo tre cicli operativi in Africa e su Malta, dopo aver abbattuto diciotto velivoli nemici, dopo aver ottenuto tre medaglie d'argento.

Poi ancora, il 7 di questo settembre, due *P. 39* atterrano fuori campo per la solita piantata di motore. Il sergente Novello ha solo qualche piccolo graffio, il tenente Rizzitelli deve essere ricoverato all'ospedale. Il 9, di nuovo Novello atterra nei prati; il motore come al solito si è fermato. Lo stesso giorno il tenente Stoppani, in decollo, va fuori pista per noie al motore. Il 14 rimane ferito il tenente Zaniolo: solita piantata, solito atterraggio fuori campo. Pochi giorni fa è morto Silvestri. Occorre spiegare perché il 4° Stormo ha perso tre piloti ed ha avuto molti feriti.

All'inizio del giugno scorso, il Comando Alleato decide l'assegnazione dei velivoli americani *P. 39 Airacobra* al nostro Raggruppamento Caccia. Il mio Stormo (sempre il 4° di mezzo!) riceve l'ordine di prendere in carico centoquarantanove velivoli e di iniziare l'addestramento dei piloti e degli specialisti, che, per ordine alleato, doveva avvenire appunto a Campo Vesuvio. I nostri comandanti, visitata la località, si opponevano alla scelta fatta dagli anglo-americani, con una serie di validissime ragioni:

1) fondo del campo composto da un consistente strato di

sabbia silicea di origine vulcanica, estremamente volatile, per cui era facile prevedere un suo assorbimento da parte dei motori con noie e guasti facilmente intuibili;

2) il campo era isolato dai vari servizi, officine, ecc., il che avrebbe creato notevoli difficoltà logistiche ed organizzative;

3) la pista, situata fra due colline, si trovava in una zona accidentata, con boschi, uliveti, frutteti tutt'attorno al campo, per cui non esisteva la possibilità di atterraggi di fortuna in prossimità della pista stessa.

Nonostante ciò, il Comando interalleato fu irremovibile. Tutto faceva prevedere difficoltà e pericoli da sommarsi a quelli relativi al particolare periodo addestrativo su una macchina del tutto nuova per noi come condotta di volo, ma i « parenti poveri » eravamo noi e abbiamo dovuto trangugiare il rospo.

I *P. 39* dovevamo ritirarli a Napoli; infatti essi si trovavano ammassati all'aperto su di un lato dell'aeroporto di Capodichino, dove li avevano abbandonati, qualche mese prima, gli squadroni alleati che in precedenza li avevano usati nel Nord Africa.

Gli aeroplani erano in condizioni pietose: in parte erano della serie « N », senza armi alari, con circa 200 ore di funzionamento, in parte della serie « Q », con una media di 60/100 ore e con armamento completo, che sono quelli che usiamo ora in azione.

L'efficienza dei velivoli era talmente ridotta che anche durante il percorso Capodichino-Napoli, 17 chilometri in tutto, si verificarono varie piantate di motore con atterraggi sui prati. Ciò non contribuí senz'altro a sollevarci il morale, ma dovevamo volare, dovevamo combattere con quell'aeroplano, perché altri aerei nessuno ce li avrebbe dati, e tutto il 4° Stormo si mise sotto; come al solito, si trattava di sacrificarsi e di arrangiarsi, cose queste che gli aviatori italiani da tre anni conoscevano bene.

Gli aeroplani vennero smontati quasi completamente e revisionati pezzo per pezzo dai nostri specialisti. Nessuno riuscirà mai a descrivere i miracoli compiuti dai nostri montatori, motoristi, armieri, elettricisti, come al solito senza attrezzature speciali, sotto il sole, in mezzo alla polvere. Gli Alleati ci avevano prestato (bontà loro!) un motorista ed un armiere.

Dovevamo tornare a combattere presto e ci siamo riusciti, ma i motori, con i carburatori, le valvole, i limitatori e molti altri organismi delicati in disordine, la finissima sabbia che penetrava dappertutto, i carrelli rovinati dalle intemperie e dai mesi di abbandono, ci hanno fatto pagare a caro prezzo la volontà di tornare in linea. Gli Alleati, con l'averci dato aerei ridotti cosí male, con l'averci imposto la pista di Campo Vesuvio, ci hanno ucciso Moresi, Silvestri, Martinoli, tre piloti del 4° Stormo, ma forse per loro sono solo tre piloti italiani, ancora appena tollerati.

Ripresa

Ultimi giorni di settembre. Il 4° ha ripreso a combattere, dopo la parentesi addestrativa, in verità non ancora ultimata completamente. I *P. 39* con il loro bravo cavallino dipinto sulla deriva verticale, hanno ripreso ad operare, decollando dalla pista di Leverano, dove si sta trasferendo tutto lo Stormo. Hanno iniziato il 18 scorso quelli della 73ª Squadriglia (detta la « Velenosa », per via del suo distintivo raffigurante un serpente con la lingua biforcuta bene in vista), che sono stati i primi a trasferirsi alla base operativa. Per l'esattezza, la prima azione dello Stormo con i *P. 39* è stata compiuta dal nostro comandante, maggiore Mariotti, e dal tenente Salvi, che quel giorno sono andati a mitragliare autocarri tedeschi nella zona di Berat.

Nulla di straordinario in questa ripresa, d'accordo, ma è per noi la fine della stasi; significa riprendere sicurezza in noi stessi e nella nuova macchina affidataci, ritornare al combattimento significa dimenticare la precarietà della nostra situazione, la lontananza dalle famiglie, la diffidenza (ora, per la verità un poco diminuita) dei nuovi alleati, l'indifferenza provocatoria dei civili. Sono tempi in cui se ci fermiamo, se lasciamo lavorare il cervello ci perdiamo in una ridda di avvenimenti piú grandi di noi ed in continuo e frenetico susseguirsi.

Il nostro compito è quello di bloccare i movimenti dei tedeschi in ritirata verso Nord sul territorio jugoslavo. I nostri *Airacobra* si buttano sui camion, sui mezzi corazzati, sui natanti

nemici, innaffiandoli con lunghe raffiche delle mitragliatrici da 12,7 mm. e del cannoncino da 37 mm. Il *P. 39* ha un volume di fuoco veramente impressionante; i tedeschi hanno già imparato a conoscerci ed appena ci avvistano aprono un fuoco contraereo intensissimo e preciso, cosí che molti di noi rientrano con larghi squarci nella fusoliera o nelle semiali. Per fortuna, l'*Airacobra* è un aereo robusto e buon incassatore, e riesci a rientrare ugualmente.

Il 20 scorso, ad esempio, la contraerea ha beccato i velivoli del sergente maggiore Ibello e del maresciallo Perno; il 27 è toccata ai tenenti Berti e Barbasetti, ma tutti sono rientrati incolumi.

Il 22 invece, il tenente Bertolaso, non si sa bene se colpito ad un alettone dalla contraerea o se per aver sbattuto contro qualche ostacolo durante il mitragliamento compiuto a quota incredibilmente bassa, riesce a rientrare a Leverano dopo un volo estremamente critico. Arrivato sul campo, è costretto ad atterrare senza carrello: strisciata sulla pista, « strizza » per lui e per noi che assistiamo allo sbatacchiamento dell'aereo che zigzaga senza controllo, e finalmente il *P. 39* si ferma, e per Bertolaso tutto finisce bene.

In fondo, questo inizio della nostra ripresa è, almeno per ora, nato sotto una buona stella, e speriamo continui cosí. Solo una nube turba questi giorni ed è la notizia che gli Alleati vogliono sciogliere di nuovo il 9° Gruppo poiché, secondo loro, eccede i gruppi da caccia consentitici dal trattato postarmistiziale; per ora abbiamo aggirato l'ostacolo suddividendo le squadriglie del 9° fra il 10° ed il 12° Gruppo, cosí che esso ufficialmente non figura.

Rimane, in ogni modo, l'amarezza di vedersi trattati con tanta diffidenza da chi ha ormai senza dubbio in mano le prove della nostra lealtà, accreditata da tanti nostri caduti. Molte cose, è vero, sono cambiate nei nostri confronti; gli anglo-americani cominciano ad accorgersi dei nostri sforzi ed a rispettarci, ma ho l'impressione che dovremo dare ancora molto prima che il muro della diffidenza cada definitivamente: è un periodo dolorosamente ingrato per chi porta le stellette.

Giorni fa, a Lecce, parlavo con conoscenti del luogo e mi

trovavo a disagio; ero frastornato dal commercio lecito ed illecito che domina la vita civile di quaggiú. Si vende e si compra di tutto, dalla pasta alla sorella, dalle sigarette alla propria coscienza, irridendo a qualsiasi freno morale; basta accumulare pacchetti di Am.lire di cui americani, polacchi, indiani, inglesi, marocchini, brasiliani sono fornitissimi.

La miseria è senz'altro la grande protagonista di questo dramma, ma è amaro vedere come la dignità umana venga subito barattata anche in casi in cui la necessità inderogabile di sfamarsi non è impellente. Qui al Sud, e penso sia la stessa cosa al Nord, l'onestà è scomparsa totalmente ai livelli piú bassi, come a quelli piú alti. I miei amici di Lecce intuivano il mio disagio, ma non fecero nulla per attenuarlo, anzi mi ferirono maggiormente, spiegandomi che se non approfittavo della situazione ero un fesso; non dissero precisamente quel termine, ma era chiarissimo che di quello si trattava.

Ma allora i nostri sacrifici di ogni giorno, i nostri lutti cosí frequenti, il nostro lottare contro tutti e contro tutto, per tenere in volo quattro aeroplani con le coccarde tricolori, non serviranno a nulla. Siamo, insomma, degli illusi, o peggio, dei fessi? Forse, ma le stellette mi hanno dato una coscienza, una struttura morale che non si cancella troppo facilmente, che si ribella alla vita di « fuori »; sarò, come tutti i miei compagni, un prigioniero di un sogno, ma è un sogno che dopotutto si chiama Italia, e in questo caso non c'entra per niente la retorica passata o presente, c'entra solo essere degli uomini o no e mi accorgo che mai come in questo frangente il fatto di essere soldato è ciò che mi permette di mantenermi uomo.

Sono rientrato al campo camminando piú svelto, anche se non avevo il petto in fuori. Ho dato, con la manica della giacca, una pulitina al distintivo del mio Stormo che portiamo attaccato sopra la tasca della giubba, una giubba ormai sdrucita e dal colore stinto, ma il cavallino vi spiccava ben lucido, e cosí non ho visto nemmeno i due ragazzini che mi offrivano il solito pacchetto di sigarette americane, senza insistere troppo, perché sanno che noi di Am.lire ne possediamo pochissime.

Come al solito è andato Zucconi, Rauletto, come lo chiamiamo noi; è andato a prendere un aereo rimasto per guasto sull'isola di Lissa. È andato, ha decollato ed è rientrato regolarmente, come se si fosse trattato di un voletto di normale amministrazione nel cielo del campo.

Quando c'è qualche volo speciale, con aerei mezzo scassati, che al solo vederli a terra mettono « strizza », arriva lui, Zucconi, e con una faccia che ti fa quasi rabbia, va per aria. Le imprese piú balorde, gli aeroplani piú difficili, divengono cosucce da nulla per lui: un fenomeno!

Ma quanti altri sono fenomeni, nei nostri tre stormi da caccia qui al Sud! Forse un giorno nessuno li ricorderà piú o, per lo meno, si scriverà di tutti noi, se qualcuno di noi si ricorderà, in forma ufficiale, storica, e la vera personalità di molti sarà cosí dimenticata, falsata.

Ecco Testerini, detto il « rotondetto » per via che è un poco panciuto e di non altissima statura; visto a terra non dice nulla, ma bisogna vederlo in volo, e lui è quasi sempre per aria, lascia tutti a bocca spalancata. Sul suo aereo è installato un complesso di prolunghe e di aggeggi speciali, applicati ai vari comandi, poiché la sua rotondità non gli permette di arrivare bene alle leve od alle manopole del cruscotto; lui ha rimediato in quel modo, e fa la barba a tanti, anche se si dice in giro che ha la « panza », il che è, poi, un'esagerazione.

Mainini e Casalbeltrame, i siamesi del 51°, sono sempre assieme a terra ed in volo; due mastini della caccia, azioni su azioni, formano con Tullio Martinelli una triade eccezionale. Visti da dietro sono difficili da distinguere, per aria idem, tre « manici » di alta classe; solo Mainini si riconosce a prima vista perché ha la testa di ragguardevoli dimensioni e per questo lo chiamano « il testone ». Piccolomini è quello che « scassa » gli aeroplani, non perché non ci sappia fare, ma perché ha il brutto vizio, quando attacca colonne o postazioni germaniche, di abbassarsi un po' troppo; loro gli tirano addosso con armi di ogni calibro e lui continua ad andare giú, sempre piú giú. Al rientro, con l'aeroplano pieno di buchi e di strappi, « arruffiana » il

capitano Fiorio dell'officina perché ripari il velivolo senza dir nulla in giro!

Callieri, comandante del 20° Gruppo, corporatura grossa ma con un cuore ancor piú grosso, si interessa dei problemi di tutti, aiuta tutti con una signorilità e una bontà d'animo difficilmente riscontrabili. Callieri, per chi lo ha conosciuto, rimarrà un uomo indimenticabile.

Montuori, detto « Totò », è uno di quelli che ogni tanto va in depressione, cioè ha degli abbassamenti di morale, ma lui ha il rimedio per tirarsi su, né donne né liquori, semplicemente boccette di profumo, non che se ne cosparga il corpo, le beve, semplicemente, anche se in piccolissime dosi, poi ritorna un leone.

Salvi, detto « Gelsomino », con l'aeroplano fa quello che vuole: è nato per far dell'acrobazia. Il 9 settembre era a Rimini, ti pianta tutto, famiglia compresa e tenta di venire al Sud, non riuscendovi per la vigilanza dei tedeschi; ritenta l'11, e riesce a filtrare attraverso le linee; ora è qui con noi, i suoi familiari sono rimasti di là dal fronte, ma di questo sacrificio, spontaneo, di un valore difficilmente calcolabile, lui non parla mai.

Poi c'è Ottorino Lancia: a terra sembra fuori posto, cammina sempre con le mani in tasca, la testa incassata nelle spalle, se lo saluti ti risponde con un grugnito; io lo chiamo « l'orso »; eppure dietro questa sua scontrosità si nasconde un pilota di una rara capacità professionale, un combattente nato, un uomo che ha dato veramente tutto se stesso alla Aeronautica ed al volo, con una devozione pari solo alla umiltà del suo agire, e senza chiedere nulla in cambio.

Arcangeletti o è in volo a combattere – « se no che si vola a fare? » dice lui – o sta inguaiandosi con qualche ragazza dei dintorni, e non so quale delle due attività lo assorba di piú; senz'altro però i pericoli maggiori gli vengono dalla seconda, anche se per ora gli è sempre andata bene.

Spreafico, dal viso di volpe, sempre pronto a combinare scherzi abbastanza pesanti, fra un'azione e l'altra; Bombardini, il patito del volo, se è a terra crepa; Ceoletta, Lalatta, tutta gente in gamba, gente su cui ci sarebbe da raccontare un sacco di cose interessantissime.

Spero che, anche negli anni a venire, almeno noi, che ora

viviamo questo tragico ed anche bel periodo per la coesione che unisce i reparti, per cui ci sentiamo legati l'un l'altro veramente come fratelli, noi singoli piloti, non ci dimenticheremo mai di chi ora ci è vicino nelle ore del pericolo, in quelle della melanconia come in quelle della baldoria fatta di niente. Un giorno ci separeremo, ognuno prenderà una sua strada, buona o brutta a seconda del destino; ma non dimentichiamoci mai che cosa abbiamo fatto assieme!

Basterà allora chiudere gli occhi e ci troveremo di nuovo tutti uniti come per miracolo, e sarà un bel sogno, forse il piú bello che potremo mai fare.

Fatti del 51°

« Noi del 51° venivamo giú a catena, uno dietro l'altro sulla strada fra Katsina e Pilipiada; sotto di noi i camion tedeschi cercavano scampo ai bordi della strada o addirittura buttandosi nei prati.

« Facciamo il primo passaggio bassi, sparando con tutte le armi; vedo un autocarro zigzagare improvvisamente, poi, dopo una ultima sterzata senza senso, mettersi di traverso sulla strada e rovesciarsi. Il muso del mio velivolo me lo toglie dalla vista, ho già sorpassato la colonna; il *Macchi* dinnanzi a me sta tirando su e vira in cabrata per ripetere da 180° il mitragliamento della colonna. Faccio l'identica manovra; dietro di me gli altri due mi seguono.

« Appena terminata la virata, metto in linea l'aeroplano: duecento metri davanti a me, il *205* di Sigismondi è già in affondata e punta deciso verso il suolo. Cloche tutta in avanti a picchiare e lo seguo; vedo dal leggero dondolare trasversale delle ali che è in fase di collimazione dell'obiettivo; il suo velivolo, visto da dietro è una striscia orizzontale tagliata al centro dal timone verticale. Sotto, la strada coperta di fumo ed i mezzi tedeschi disposti disordinatamente; qualcuno brucia.

« Improvvisamente davanti a noi si scatena una contraerea d'inferno: sono centinaia di proiettili che ci chiudono l'orizzonte. Tu sai con quale precisione tirano i crucchi e puoi immaginare in quale rogna ci siamo trovati. Sigismondi tira diritto, poi lo

vedo fumare leggermente e derapare verso destra; l'avevano beccato! Colpo di piede, barra a destra e mi porto sul suo lato destro; l'aereo colpito perde quota; vedo confusamente Sigismondi nell'abitacolo. Mi sembra immobile, penso l'abbiano ferito; cerco di chiamarlo per radio, non ottengo nessuna risposta.

« Improvvisamente il suo *Macchi* si rovescia, va giú con un forte angolo di inclinazione verso le colline.

« Mi ritrovo ad urlare: "Tiralo su, tiralo su!", ma mi accorgo che è inutile: lui non può piú sentirmi. Qualche chilometro piú avanti, in direzione di Metzovo, il *205* di Sigismondi si schianta contro terra e subito si apre la solita rosa rossa fatta di fuoco e di fumo. Chiudo per un attimo gli occhi, poi viro largo e ritorno con gli altri: lui ormai non è piú in formazione ».

Il mio amico del 51° Stormo tace; ha terminato di raccontare l'ultima azione compiuta quale gregario del tenente Sigismondi, il 13 settembre scorso. Non riesco a rompere il pesante silenzio che è seguito al racconto; poi la sagoma ancor lontana di due aeroplani che vengono all'atterraggio mi aiuta a cambiare discorso. Sono due velivoli del gruppo di *Spitfire* da poco in dotazione appunto al 20° Gruppo del 51° Stormo. Porto l'attenzione del mio collega sul nuovo argomento e vengo a sapere varie notizie per me interessantissime.

I primi cinque *Spitfire* sono stati consegnati al 20° il 15 settembre ed erano stati portati in volo a Leverano da piloti jugoslavi che li avevano in dotazione a Canne; il 19 hanno inizio i decolli con il nuovo apparecchio, con tanta nostalgia per i *Macchi 205* che vengono passati al 21° e al 155° Gruppo dello stesso Stormo. Ora, 10 ottobre, il 20°, ricevuti il 30 settembre scorso altri *Spitfire* e ultimato l'addestramento, sta per trasferirsi da Leverano a Galatina per iniziare un nuovo ciclo operativo.

Il Gruppo opererà assieme a noi del 4° con gli *Airacobra* ed ai Gruppi del 5° con i *Macchi*, tutti in via di trasferimento per Galatina. Torneremo a riunirci noi vecchi cacciatori e si prevede per i primi giorni una grande cena con relativa baldoria; come al solito, poca roba in tavola, ma tanta esuberanza, fino all'ora della malinconia, al momento cioè in cui ognuno cercherà i troppi compagni assenti e persi lungo il calvario di questi quattro anni.

Un'altra notizia che riguarda il 51°: Fanali ha lasciato il comando del suo reparto, del suo vecchio 51°, per assumere quello di comandante di Raggruppamento. Il dispiacere di un tale distacco è mitigato dal fatto che chi lo sostituisce è un pilota con i controfiocchi ed un uomo con il cuore grosso cosí: il maggiore Callieri. Lo Stormo del « gatto nero » è in buone mani.

A proposito di ritrovarsi e di probabili baldorie nello stile della « Caccia », mi è stato detto in questi ultimi giorni di stare in guardia da un certo sergente maggiore Valterino Omiccioli, detto « Tigre 18 », da poco in forza al 51° Stormo, elemento terribile in fatto di scherzi atroci. Un po' di storia a proposito di questo elemento turbolento, passato sotto l'insegna del « gatto nero » del 51°: pilota da caccia abilissimo, ha al suo attivo vari abbattimenti; è fratello di Enzo Omiccioli, caduto da eroe nel 1941 in Africa Orientale e decorato con medaglia d'oro. Era in forza al 54° Stormo Caccia, di qui il nominativo « Tigre »; infatti il 54° aveva come distintivo una tigre lanciata all'attacco dipinta sulla fusoliera dei suoi *Macchi 200*, e si è fatto tutti i fronti, fino agli ultimi giorni epici della lotta in Tunisia.

Fatto prigioniero l'11 maggio 1943, è da poco rientrato in Italia, e ha chiesto di venire assegnato ad un reparto operante, insistendo per andare al 51°.

Il perché di tale scelta? Un ceffone. Sissignori, un ceffone ricevuto a Gela, in Sicilia, nel 1942 ai tempi dell'offensiva su Malta, ma andiamo con ordine.

In quel periodo, il 54° di Omiccioli operava sull'isola maledetta, decollando dalla sua base di Pantelleria. Durante un'azione, Valterino, per un difetto all'alimentazione dell'ossigeno si sente male: principio di anossia. Cade in uno stato di incoscienza e solo la madonna di Loreto sa come poté portare giú senza danno l'aeroplano sulla pista di Gela, dove in quell'epoca era di stanza il 51°.

Omiccioli, semisvenuto, fermato il motore a metà pista, non ha piú la forza di uscire dall'abitacolo. Dagli hangar quelli del 51° vedono la scena, vedono che l'aereo non è dei loro e pensano che si tratti di qualche pilota ferito che ha tentato un atterraggio di fortuna.

Fra i primi ad accorrere c'è il sergente Simeone; questi slega il pilota e cerca di tirarlo fuori dell'abitacolo, ma quello è di piombo; visto che non vi sono tracce evidenti di ferite, gli appioppa un bel ceffone per farlo rinvenire, il che finalmente avviene.

Ora Omiccioli è al 51° Stormo appunto per vedere se è possibile ricambiare quel ceffone.

E viene sera

L'attività è ripresa in pieno per noi del 4° Stormo, come per quelli del 51° e del 5°, tutti riuniti sull'aeroporto di Galatina. Il Raggruppamento Caccia opera ormai quasi esclusivamente in territorio albanese per precludere la ritirata ai tedeschi in marcia verso l'alto Adriatico.

Ogni giorno si va in missione; a volte si ripete il volo nel pomeriggio perché non siamo in molti e le richieste di intervento da parte della Balkan Air Force, da cui dipendiamo, sono sempre molte e pressanti. Noi del 4° con gli *Airacobra* ci siamo trasformati in cacciabombardieri, e quindi, avvistata la colonna nemica, ci buttiamo in picchiata a bombardare e mitragliare; quelli del 51° e del 5°, con gli *Spitfire* e con i *Macchi*, ci fanno da scorta o se ne vanno in caccia libera.

Questo mese di ottobre, oggi infatti ne abbiamo 30, è volato via. Presi come siamo dal fervore operativo, dimentichi tutto, rimani solo un pilota con un compito ben preciso da svolgere; la tua giornata è in funzione del volo che dovrai compiere. Vorrei che fosse sempre cosí: non hai tempo di riflettere e di ricordare.

Ma viene sempre la sera.

Il sole è ormai scomparso ad occidente; sul campo le ombre delle tende e degli aeroplani si allungano sempre piú, sino ad annullarsi nelle tenebre della notte; i rumori divengono piú radi e di minor intensità. Contro l'azzurro ormai cupo del cielo si staglia il profilo nero di un'elica: attesa di macchine, attesa di uomini, attesa del domani, del nuovo giorno. Sono queste le ore

piú pericolose per l'uomo-soldato; sono le ore dei ricordi, delle nostalgie; sono le ore in cui si può cedere.

Settembre: finito l'addestramento per noi del 4° Stormo, l'arrivo degli *Spitfire* al 20° Gruppo del 51°, consegnati i *Macchi* al 5°, ultimo reparto organico che vola su aeroplani italiani. Dopo l'esilio nel Nord Africa, l'attesa in Sardegna, questo reparto, tenuto assieme fra mille difficoltà dal maggiore Bacich, ha ora la soddisfazione di combattere con i vecchi *202* e *205* e lo fa veramente bene, tanto che si è già meritato due encomi.

Ricordi di pochi giorni fa, e poi i nostri morti: il ten. Graziani del 5° Stormo, il 17 settembre a Koritza; Peroni e Venditti, ancora del 5°, dispersi durante la medesima azione il 24 settembre nella zona di Dholana. Il pensiero dei genitori su a Milano, il desiderio della tua casa lasciata anni fa e per ora irraggiungibile, il desiderio di una donna completamente tua, lo schifo della guerra, l'orgoglio della divisa, la voglia di giocare con dei bambini rimasti bambini e non profanati dagli adulti, i dubbi del domani: è un accavallarsi di pensieri, un turbinare di impressioni che affollano la mente e si scaricheranno domani, quando, in picchiata farai partire le raffiche dei tuoi cannoncini contro gli uomini che si muovono, giú sulla strada, 200 metri sotto il tuo aeroplano.

Ma in queste ore la decisione e la sicurezza, che ci sostengono durante il giorno, scompaiono con gli ultimi raggi del sole, risucchiate dalle ombre che si allungano sull'erba, sui tetti, sugli aeroplani, su noi stessi. È la dolce droga che la natura ci propina per farci scordare i quattro anni di guerra.

Ed allora mi rifugio in te. Viene la sera e poi verrà la notte; verranno le tue braccia a donarmi refrigerio di pace, di serenità in tanto bruciore di sentimenti. Ti lascio fare, mi accarezzi; le tue mani passano leggere sui miei capelli, mi dànno i brividi. Tu taci, ma sei presente; se parlassi forse romperesti l'incanto di quest'ora, cosí corta e cosí preziosa per me; tu taci ma è come se parlassi, se mi sussurrassi cose dolcissime di cui ho tanto bisogno perché per tanto tempo non le ho piú sentite e me le sto dimenticando. Continua cosí a parlarmi tacendo, continua cosí...

Tutti i nostri dubbi, i nostri dolori, i miei di soldato ed i tuoi di donna indifesa, le ferite aperte in noi da tutti questi anni

che ci hanno violentati con la brutalità dei loro avvenimenti, moriranno fra poco con le nostre carezze ed i nostri baci e con il mio fissarti negli occhi, timoroso di sciogliere un incanto. Poi verrà l'alba e dovrò andarmene; ritornerò sicuro di me stesso, saprò eseguire il mio dovere, il dovere mio e degli altri; saprò anche essere coraggioso; il rumore del motore del mio aeroplano entrerà in me, annullerà i miei pensieri; forse in volo non ti penserò nemmeno e andrò a combattere. Come faccio da molti anni ormai. Ucciderò o sarò ucciso; vivrò con la morte dentro di me per la scomparsa del compagno; urlerò di gioia se una mia raffica precisa farà saltare in aria qualcuno di « loro »; bestemmierò di paura se il motore comincerà a « ratare » in pieno Adriatico; brinderò con acqua minerale o non mangerò per la nausea, cosí come tutti i giorni.

Ma viene la sera, viene sempre la sera, ed allora aspettami: ho bisogno di te.

Quella sporca contraerea

Questa nostra guerra contro i tedeschi ci ha defraudati quasi totalmente del combattimento aereo, di quel duello a viso aperto in cui si estrinseca l'essenza vera di noi « cacciatori »; dei momenti in cui sei tutt'uno con il tuo aeroplano e sfidi l'avversario, lo inchiodi tra le fiamme ed il fumo del suo velivolo segato dalle raffiche delle tue mitragliatrici oppure, se è stato piú abile di te ed è riuscito a mettersi in coda al tuo aeroplano, ti scarica addosso le sue armi, segnando la tua fine.

Ma, vivaddio, nel combattimento aereo, agisci, ti difendi, attacchi o fuggi; è una questione fra te e il tuo avversario, e chi perde paga, ma le tue carte le hai giocate. Contro la contraerea la faccenda è diversa.

Sul fronte balcanico, dove operiamo, velivoli tedeschi ormai ne incontriamo pochi, ma la morte ci aspetta ugualmente, giú nelle vallate, lungo le strade, sui porti, dove ci buttiamo a mitragliare ed a sganciare le bombe da 250 chili agganciate sotto i nostri *Airacobra*, e contro questa morte possiamo fare ben poco, tesi come siamo in quegli attimi a picchiare diritti contro

l'obiettivo che abbiamo dinnanzi a noi, 300 metri sotto, dentro il reticolo di puntamento.

Giú, e quella sporca contraerea ci inquadra nel momento in cui siamo tesi a colpire, ci avvolge in una ragnatela di raffiche che ti vedi venire incontro e non puoi scansare perché devi prima fare la « passata » su una autocolonna o sganciare su un altro obiettivo e quando tiri su in quota per poi ripetere il giochetto, presenti il ventre del tuo aereo in tutta la sua ampiezza cosí che i serventi delle mitragliere e dei cannoncini sogghignano, manovrando dolcemente i volantini delle armi, e ti beccano con novanta probabilità su cento.

Tutto questo lo sai; ma continui ad andare giú diritto, indurito sui comandi, l'occhio fisso sull'obiettivo che si ingrandisce, e nelle vibrazioni delle armi, che scuotono il tuo aeroplano, dimentichi o fingi di dimenticare la paura che hai addosso.

Bastano pochi colpi da 37 mm. che ti colpiscano giusto ed invece di tirare la cloche verso l'inguine e puntare il muso dell'aeroplano verso l'alto, ti ritrovi a rotolare verso terra e nei tuoi occhi è un susseguirsi di colline e di cielo, di scoppi grigi di contraerea, poi piú nulla; stai per distruggerti contro terra, lo sai e non puoi far niente ed urli per l'ultima volta. Qualche volta hai il tempo per fare quota e per lanciarti con il paracadute ed allora ritorni a vivere se riesci a sfuggire ai tedeschi che da terra si additano l'un con l'altro il tuo paracadute aperto e mettono in moto le motocarrozzette per venire a prenderti ed ucciderti subito con una scarica di Mauser, perché sei un traditore badogliano.

In questo mese di novembre, oggi è il 30, la contraerea ha lavorato maledettamente bene; ne abbiamo persi molti di colleghi e gli ultimi proprio oggi. Noi del 4° abbiamo pagato duro ed anche quelli del 51°.

La mattina del 4, ad esempio, era stato segnalato un intenso movimento di colonne tedesche lungo le strade albanesi e al 4° mettemmo in moto molto presto, e per tutto il giorno varie formazioni di *P. 39* si alternarono in volo per attaccare i tedeschi. Il tenente Clauser era decollato alle 14 con altri tre aerei. Nella zona di Kukes, solita manfrina con i tedeschi con gli autocarri ed i cingolati sparpagliati a ridosso della collina ed

i quattro aerei giú in picchiata a spezzonare e mitragliare. Raffiche precise di contraerea, scoppi di bombe in mezzo agli automezzi, i motori degli *Airacobra* imballati nella richiamata, brandeggiare frenetico di mitragliere da terra per seguire i nostri e per abbatterli, e poi di nuovo il carosello di morte. Ad un tratto, l'aereo di Clauser viene colpito nei serbatoi alari e prende fuoco; il pilota si lancia con il paracadute. Pochi minuti dopo anche l'aereo del tenente De Ferrari è centrato; il *P. 39* precipita, un altro ombrellone bianco sboccia in cielo. De Ferrari è riuscito ad uscire dall'abitacolo appena in tempo, ed il 23 scorso è rientrato fra noi dopo una ventina di giorni trascorsi con i partigiani slavi che lo avevano nascosto appena arrivato a terra.

Di Clauser, tenente pilota del 10° Gruppo del 4° Stormo, non abbiamo saputo piú nulla, ed ormai è trascorso troppo tempo per sperare ancora.

Lo stesso giorno, anche il tenente Veronese, del 51° Stormo, in volo sulla stessa zona e con gli stessi nostri compiti, durante una affondata su una colonna nemica, viene colpito in pieno dalla solita contraerea. Il suo *Spitfire* si rovescia, perde pezzi di lamiera e cade vorticosamente verso terra; il pilota non riusciva a lanciarsi.

Il tenente Laurenti, sempre del 51° e sempre nel medesimo giorno, viene colpito nel cielo della baia di Durazzo. Una scheggia lo ferisce ad una gamba; c'è ancora tutto l'Adriatico da attraversare per giungere a casa. Laurenti stringe i denti e riesce a portare il suo *Spitfire* sulla pista di Brindisi e ad atterrare.

E cosí tutti i giorni, con molti aerei che rientrano colpiti, ogni giorno in volo per mitragliare, spezzonare, scortare gli *S.M. 82*, aerei rifornitori, sempre in mezzo a quella maledetta contraerea che l'altro ieri, 28, ed oggi, 30, ha voluto da noi del 4° altri morti.

Il 28 scorso, nella zona di Podgoritza, una nostra formazione attacca una autocolonna germanica; la contraerea reagisce rabbiosa. L'aereo del tenente Barbasetti è subito centrato in pieno, lui stesso è gravemente ferito; a stento cerca di tener su l'aeroplano, vuol arrivare alla pista di Elbasan, che non è molto lontana, ma quando ormai la pista è a pochi chilometri, il *P. 39* punta il muso verso terra. La morte ghermiva il pilota incosciente per le ferite riportate.

Poco dopo, il sergente maggiore Molteni è colpito a sua volta. Non ha avuto nemmeno il tempo di vendicare il compagno, il suo aeroplano punta diritto contro una collina e vi si schianta in un grande bagliore. In pochi attimi il fuoco ha tutto distrutto.

Non era finita. Oggi, a due giorni di distanza, nella zona del lago di Scutari, il tenente Rizzitelli riceve una raffica al traverso dell'abitacolo. Ha il viso gravemente ferito, il sangue e il dolore ne fanno una tragica maschera, eppure riesce a dire qualche parola per radio ai colleghi che gli si son messi di fianco, ala contro ala, per « tenerlo su »; poi lo vedono piegarsi in avanti, il capo appoggiato sul cruscotto ed è la fine: il *P. 39* si mette in picchiata e si schianta a terra vicino a Virpazar.

Anche il tenente Giusti è colpito ma riesce a lasciare il velivolo che si incendia quasi subito; scende con il paracadute e sembra, da una notizia giuntaci per radio pochi minuti fa, che sia salvo fra i partigiani della zona.

Questa sera molti di noi pensano a questi nostri compagni che non sono piú tornati; la lunga schiera dei morti del 4° Stormo durante questi cinque anni di guerra continua ad infittirsi. Ormai siamo rimasti in pochi, forse troppo pochi perché la gente capisca il nostro sacrificio.

Visita a Campomarino

Una delle tante tende (ve ne sono due file allineate sotto gli ulivi) è aperta; è una tenda tipo coloniale; sulla branda di sinistra un quaderno abbandonato aperto. La scrittura è fitta, molte parole sono cancellate con un rigo; è un diario: pagine buttate giú di getto. L'autore deve essere andato in volo improvvisamente. Leggo una pagina a caso:

« L'ordine operativo per la mia formazione di cinque velivoli è semplice: bombardamento degli impianti ferroviari di Koniyc, nient'altro. Un camion Bedford ci è venuto a prendere alle tende; eravamo quasi tutti pronti; qualche richiamo, qualcuno che ritorna di corsa sotto il telo perché vi ha dimenticato qualche cosa, poi si sale sul cassone dell'autocarro. Siamo seduti tutti

attorno sul bordo delle sponde, il collo di pelo della marus alzato perché fa freddo al mattino e c'è molta umidità, caschetto di tela in testa e molti pensieri.

« Ripenso all'11 settembre dell'anno scorso, giorno in cui i resti del Raggruppamento bombardieri si alzarono in volo da Perugia per sfuggire ai tedeschi; ricordo il volo sino ad Alghero: c'erano tutti i *Cant. Z. 1007* che erano riusciti a decollare, una trentina, e ricordo i due apparecchi che i tedeschi "tirarono giú" con la loro contraerea nella zona di Bonifacio. I loro equipaggi: tenente pilota Marta, sottotenente pilota Corradini, tenente pilota Corbellini, primo aviere Ghironi, aviere scelto Polettini, avieri Sardelli, Raccis e Selmini, furono i nostri primi caduti dopo l'armistizio.

« Ricordi, pensieri; quasi nessuno parla mentre l'automezzo ballonzola sulla strada in terra battuta che corre fra gli attendamenti a sinistra e gli ulivi a destra e ci porta verso la zona dove sono decentrati i velivoli.

« Ecco i nostri aeroplani: la loro sagoma sgraziata e nello stesso tempo possente si staglia contro luce, la trasparenza dei musi abbondantemente vetrati ne sfalsa la forma. Qualche velivolo ha ancora le armi ed il muso coperti dalle unte capotes di pesante tela marrone, segno che non partecipa all'azione; attorno agli altri, movimento di uomini; sono gli specialisti che dànno gli ultimi tocchi ai nostri *Baltimore*; per terra, fusti di benzina, cavalletti, scalette metalliche, qua e là ciuffi di erba, che le grelle metalliche gettate a terra a formare la spianata non riescono a soffocare.

« Equipaggio per equipaggio, attraverso l'angusto sportello inferiore, ci issiamo a bordo. Madonna, se è stretto questo aeroplano! Siamo tutti a bordo: piloti, navigatore-puntatore, armiere, marconista.

« Con i motori al minimo dei giri, rulliamo verso la testata della pista; sembriamo cinque grossi elefanti, si procede in linea di fila, a sobbalzi, lavoriamo di piede, di freno, di manetta. Razzo verde!: decollo.

« Do tutto gas ed i due grossi motori che vedo di fianco, in posizione piú avanzata del mio posto di pilotaggio, urlano in modo impressionante. L'aeroplano corre sempre piú veloce sulla pista metallica, solleva la stretta coda, aumenta ancora la velo-

cità; comincio a tirare leggermente a me il volantino, il *Baltimore* alza il muso... sono in volo.

« Ci mettiamo in pattuglia e ci portiamo in quota; sotto di noi l'Adriatico. Attraverso l'interfono applicato alla maschera dell'ossigeno do gli ultimi avvertimenti al mio equipaggio. Ecco la costa; siamo ormai sul territorio occupato dal nemico; il navigatore fa gli ultimi controlli e mi passa i dati. Leggere correzioni di rotta, i motori girano regolarmente, i nostri cinque velivoli scivolano veloci nell'aria.

« A bordo tutto è tranquillo. Ognuno di noi scruta una porzione di cielo attraverso le grandi finestrature: può esserci in giro caccia nemica; ci prende la solita ansia nell'imminenza dell'arrivo sull'obiettivo.

« Eccolo. In fondo, diritto davanti a noi si intravedono l'intreccio dei binari e le costruzioni dei depositi. Ci abbassiamo leggermente. Nel muso vetrato sotto di me, sull'estrema prua, il mio navigatore-puntatore si prepara allo sgancio; seguo un binario che corre sotto la mia ala destra, dovrei giungere nel mezzo dello smistamento. Ho lo sguardo fisso sull'obiettivo che mi viene incontro, eseguo le correzioni del navigatore: "Un po' piú a destra, ancora,... ecco, cosí, non muoverti!". Cerco di mantenere fermo il piú possibile l'aeroplano, gli sportelloni sotto il ventre sono spalancati. Ci siamo. Da terra la contraerea tedesca ci tira contro precisa e continua: gli scoppi delle granate riempiono la zona di cielo in cui ci troviamo. Un leggero sobbalzo dell'aereo, che tende ad alzarsi, mi avverte che abbiamo sganciato: le bombe scendono verso l'intrico dei binari. Prendo quota e viro a destra; tutto l'equipaggio guarda verso il basso; gli enormi fiori neri degli scoppi coprono l'intreccio delle rotaie; anche gli altri hanno sganciato. Il marconista trasmette: "Obiettivo centrato".

« Rotta di rientro: l'ansia a poco a poco scompare; battute scherzose si intrecciano negli auricolari, la morte si allontana, ci riavviciniamo alla vita; sul mare perdiamo quota, là in fondo si intravede la costa italiana. Via le maschere dell'ossigeno! I muscoli si muovono con piú scioltezza non piú tesi nella tensione dell'azione; ci si rilassa, si controllano ancora una volta gli strumenti. Finalmente la costa, la foce del Biferno, il campo.

« Il *Baltimore* sprofonda nell'aria, ecco il nastro scuro della

pista, taglio il canale, sorvolo gli ulivi, con il motore a regime ridotto; dopo qualche secondo le ruote toccano terra, rullano vibrando sulla pista metallica. A mano a mano che diminuisce la velocità, la coda dell'aeroplano si abbassa, tocca infine anch'essa la pista. Dirigo verso i decentramenti; ultimi giri d'elica, poi silenzio assoluto dopo tanto frastuono. Scivoliamo a terra, ad uno ad uno, impacciati dal paracadute, dal formicolio degli arti per la prolungata immobilità.

« Ci aspettano in molti; sorridono felici del nostro rientro. L'ultimo *Baltimore* con l'alto muso di vetro luccicante al sole mi viene incontro alla fine della sua rullata. Si intravedono nell'interno i caschi color cachi dell'equipaggio; il volo è veramente finito. Comincio a togliermi di dosso tutti i vari aggeggi della combinazione di volo; un aviere mi aiuta. Ho portato a termine un'altra azione ».

Chiudo il quaderno. Le pagine scritte sono molte, ma forse questa le racchiude tutte, un'azione come un'altra di quelle dello Stormo da bombardamento che, dopo il ciclo addestrativo a Campo Vesuvio per prendere alla mano il *Baltimore*, velivolo molto veloce ed impegnativo, dal 19 novembre opera da questa pista di grelle metalliche gettata fra gli ulivi e la foce del fiume Biferno, in località Campomarino, a pochi chilometri da Canne.

Mi guardo attorno: come per noi della caccia, anche per i bombardieri la vita non deve essere comoda; anche per loro sacrifici, provvisorietà, mancanza di qualsiasi conforto; solo tanti voli di guerra, come al solito e come da tanti anni ormai. Attorno a me, le tende del 28° Gruppo sono poste su di un rialzo di terreno, sparse fra gli ulivi; mi aggiro fra di esse e noto vari aggeggi strani sia fuori sia all'interno delle tende, aggeggi che mi incuriosiscono, per cui mi avvicino per osservare meglio. Da una tenda esce un ufficiale pilota: « Tenente Laurenza, 28° Gruppo », si presenta; ci stringiamo la mano; poi, notati i miei sguardi indagatori, mi spiega.

« Tutti questi oggetti strani sono piccoli lavori dei nostri impareggiabili specialisti, per rendere la vita del Gruppo un po' piú comoda... Vedi là in fondo, quell'ammasso di rottami è uno dei tanti cimiteri di aeroplani inglesi; bene, noi ci forniamo là e, oggi un tubo, domani una lamiera, dopodomani un motorino,

nascono cosí le nostre comodità: le stufe delle tende fatte con fusti, tubi e serbatoi fregati; qui fuori lavatoi ricavati da cupole e tettucci in plexiglas, e cosí via ».

Il pilota dei *Baltimore* tace; io sto pensando che noi italiani siamo dei fenomeni!

Ci avviamo verso la linea di volo: aerei, specialisti al lavoro, piloti appena rientrati da un'azione che si dirigono verso gli alloggiamenti. Laurenza me li indica: Warglien, Sanseverino, il comandante Moci, Balboni, Bruscantini, Pappalardo; il gruppetto scompare fra le tende, in linea di volo ne è rimasto uno.

« Quello è Badalini », mi spiega la mia guida. « Un uomo che compie il suo dovere con dedizione assoluta ed una modestia veramente rara; era con me nei bombardieri prima dell'8 settembre, e fu abbattuto; poi dopo l'armistizio, è stato paracadutato sulla Maiella assieme a Balboni in missione speciale. È rientrato sfuggendo ai tedeschi fra mille pericoli; ora qui si fa tutte le azioni ed al rientro, senza che nessuno glie ne dia l'ordine, rimane in linea a curare l'efficienza dei velivoli, e solo quando tutto è a posto, rientra in tenda, per riposare, perché all'indomani andrà di nuovo in azione sui Balcani. Non chiede mai nulla, dice che fa solo il suo dovere e niente piú ».

Laurenza tace, io penso che forse Badalini è un eroe, proprio perché fa sempre e solo il suo dovere, cosí, con dedizione assoluta ed umiltà.

Laurenza va a prepararsi per andare in volo per una missione di bombardamento; io rientro al mio Stormo.

Vigilia di Natale

La caccia oggi, 24 dicembre, vigilia di Natale, ha lavorato poco a causa della visibilità ridotta su tutto il territorio balcanico, in conseguenza di una vasta zona di maltempo. Per noi del 4° poi tutta l'attività si è esaurita in qualche volo d'allenamento, compiuto dal 9° e dal 10° Gruppo. Sono quasi le 13 e tutti i nostri *P. 39* sono riatterrati sulla pista di Lecce. Per un trimotore *Cant. Z. 1007* dello Stormo Notturno si è trattato di un volo un po' piú lungo.

Noi tutti, piloti, specialisti, avieri di ogni specialità presenti su questo aeroporto, ne stiamo ora attendendo il ritorno. Stamane durante il carico c'erano tanti di noi attorno al *1007*; ognuno avrebbe voluto dare una mano, aiutare in qualche modo gli specialisti addetti al riempimento degli otto grossi contenitori cilindrici che l'aeroplano fra breve avrebbe portato in volo, e mai carico è stato fatto con tanta diligenza e cura amorevole: sei quintali di generi alimentari ed una trentina di chilogrammi di sigarette, che ora il nostro trimotore, se tutto è andato liscio, starà lanciando nella zona di Velimlje, ove si trova dislocato il grosso dei nostri soldati della divisione « Garibaldi » che combatte contro i tedeschi.

Ogni giorno quelli dei Trasporti volano fra quelle gole brulle della Balcania, dove ora è caduta anche la neve, per lanciare materiale vario, dal vestiario alle armi, dai viveri ai medicinali; voli diurni e notturni, con qualsiasi tempo, spesso senza scorta, per cui il volo di stamane dovrebbe essere un volo normalissimo: operativamente senz'altro sí, ma sentimentalmente no.

Il *1007* ha messo in moto. I motori sentono il freddo; l'olio è ancora vischioso nell'interno dei cilindri, poi a poco a poco i giri aumentano, il rumore diviene pieno, gli specialisti corrono curvi verso l'esterno dell'ala dopo aver levato i tacchi di sotto alle ruote. L'equipaggio, attraverso la finestratura della cabina di pilotaggio, saluta agitando le mani aperte, noi a terra rispondiamo agitando le braccia in alto; poi il grosso aeroplano comincia a rullare per portarsi a fondo pista: lo schiaffo dell'aria mossa dalle eliche ci costringe a girarci qualche attimo di schiena.

Eccolo al limite del campo, motori al massimo, il *Cant. Z.* corre sempre piú veloce sulla pista, alza la coda, beccheggia un attimo sul carrello principale, il pilota lo tiene costretto a terra... ecco, ha staccato, prende quota, rimpicciolisce velocemente nel grigiore del cielo, scompare verso l'Adriatico, portando assieme al carico i nostri auguri, le nostre strette di mano, le nostre nostalgie, le nostre amarezze, le nostre speranze, perché i fanti e gli alpini della « Garibaldi » ci sentano fratelli, specialmente in questi giorni.

L'idea era nata giorni fa dalla struggente malinconia che

ingigantiva sempre piú dentro di noi con l'avvicinarsi del Natale; di queste cose nessuno parla, si sa, ma sono cose che ad un dato momento prorompono fuori di noi, cercano un altro, un compagno in cui riconoscersi, perché altrimenti non si regge e si crolla. Cosí noi della base di Lecce, ed in questo periodo qui sull'aeroporto di Galatina sono presenti tutte le specialità, esclusi i bombardieri dislocati a Campomarino, abbiamo pensato a loro.

La quasi totalità di noi da piú di un anno, non ha notizie dai propri cari rimasti al Nord, di là dalla linea Gotica; domani è Natale, noi siamo qui in una Italia distrutta materialmente e moralmente, zeppa di soldati stranieri, con un governo fantasma poiché condizionato dagli Alleati, con un re che molti di noi ricordano in fuga nei giorni dell'armistizio, in una Patria che stenta a ritrovarsi, divisa in due tronconi, ma siamo pur sempre nella nostra terra, fra nostri fratelli. Loro no, loro sono di là dall'Adriatico a farsi uccidere dai tedeschi che li odiano, tollerati dagli slavi di cui senza colpa furono gli invasori; ed allora abbiamo pensato a loro. Io non so piú niente dei miei genitori rimasti a Milano; non ho molte speranze per il futuro, se riesco a cavarmela forse rimarrò in Aeronautica, forse se dovrò andarmene, mi cercherò un impiego per poter vivere, ma i nostri soldati in Balcania forse non sperano piú nulla, hanno troppo freddo, troppa fame, troppi pidocchi addosso, non hanno tempo per pensare al domani, per questo abbiamo pensato a loro.

Con cioccolato, scatolette di carne e sigarette.

Solo cioccolato, scatolette di carne e sigarette perché anche noi aviatori non abbiamo altro e quel poco che abbiamo dato è stato messo assieme giorno per giorno togliendolo dalle nostre razioni; speriamo solo che sentano nel dono i nostri sentimenti per loro, vedano nel fumo di una sigaretta, cosí da lungo tempo desiderata, disegnarsi nell'aria il viso dei loro cari cosí come succede a noi.

Il *1007* avrà ormai invertito la rotta, a bordo ci sarà tanta gioia, dopo la tensione di un volo isolato ed in mezzo alle nuvole, una gioia intima, piena: hanno compiuto una missione tanto diversa dalle solite ma tanto importante.

Ora il trimotore sarà sulla via del ritorno, c'è « ballo » forte

su in quota, fra tutti quei cumuli temporaleschi, ma tornerà a casa perché domani è Natale ed è un giorno in cui non si dovrebbe morire.

Domani, dentro l'hangar ascolteremo la messa e le parole del cappellano ci sembreranno piú vere, le accoglieremo con piú desiderio, con l'ansia di parole buone, pulite, di parole d'amore che ricerchiamo da tanto tempo. Dietro l'altare da campo metteremo il *Cant. 1007* che oggi è andato in volo a portare cioccolato e sigarette.

E noi e loro saremo meno soli.

Il 5° ha finito

Il 1944 sta terminando: dopodomani è l'ultimo di dicembre. Anche questo mese, come lo scorso novembre, è stato denso di attività per noi della caccia; i nostri *P. 39*, gli *Spitfire* del 20°, i *205 S* del 155° gruppo del 51° Stormo, ed i *202* del 101° e 102° del 5° Stormo non si sono concesse soste.

Purtroppo il 27 scorso, l'altro ieri, abbiamo perso il nostro comandante, il maggiore Mariotti, che ormai era un simbolo per noi del 4° Stormo. Ho conosciuto pochi uomini come lui; è veramente un amaro destino che i migliori ci lascino!

Con il 1944, il 5° Stormo ha finito di combattere, non può piú combattere; i suoi *202* non hanno sufficiente autonomia per attaccare i tedeschi ormai in ritirata nel Nord dell'Albania. I *Macchi* rimarranno a terra qui sull'aeroporto di Galatina in attesa di nuovi eventi o di nuovi aeroplani. Lo Stormo ha finito in bellezza; in questi ultimi due mesi, e specialmente nel novembre scorso, si è buttato nella lotta con uno slancio difficilmente eguagliabile, i suoi piloti sono stati veramente dei « leoni ». Gli aerei del 5° si buttavano come falchi sulle colonne nemiche ed in novembre i tedeschi disponevano di una contraerea terribile a protezione delle loro colonne. Mi ricordo uno dei loro attacchi e precisamente quello del 9 dello scorso mese, cui ho partecipato anch'io con una formazione di sette *P. 39* del mio Stormo, nella zona di Elbasan, non molto lontana da Tirana.

Noi del 4°, arrivati sulla zona, stavamo compiendo il solito

giro in quota per meglio orientarci e per scegliere la direttrice d'attacco migliore sull'autocolonna nemica che si snodava lunghissima sotto di noi. Fra poco saremmo discesi a sganciare le bombe da 250 Kg. che avevamo agganciate sotto le semiali; improvvisamente dalla sinistra cinque *Macchi 202* ci sfilano e si buttano verso terra, uno dietro l'altro, in fila indiana: sono i cacciatori del 5°!

Dalla strada, mitragliere e cannoncini tirano addosso rabbiosi a quei cinque aerei mimetizzati di cui noi scorgiamo solo le coccarde, poiché la loro sagoma si confonde contro il terreno. Traccianti di ogni calibro riempiono il cielo, ma quelli non si scansano di un metro, si abbassano ancora, sfilano longitudinalmente la colonna aprendo il fuoco con le 12,7. È un inferno.

È la prima volta che assisto dall'alto ad un'azione di mitragliamento compiuta a quota cosí bassa; ho i nervi tesi, inclino il mio *Airacobra* ora su un lato, ora su un altro, sotto di me due autocarri bruciano, i nostri *Macchi* non si vedono piú... ce l'hanno fatta, sono salvi.

Cristo, ritornano! Eccoli in fondo all'orizzonte, tirano un po' piú in quota, virano di 90 gradi e si buttano giú ancora; li vedo ingrandire, vengono controsole verso di noi, sono bassissimi, volano in un corridoio di proiettili, ma, per Dio, sono matti!

Continuano a sparare sugli autocarri: di colpo un camion esplode, senz'altro era carico di carburante; un gran nuvolone nero e rosso copre tutto, non vedo piú niente.

« Giú, attaccare di fronte, sganciare sui 200 metri di quota, via! ». È il mio capoformazione che ha dato l'ordine di attacco; cloche a sinistra e in avanti, ci buttiamo sulla colonna, in linea di fila, occhio sul traguardo di puntamento, stomaco bloccato dalla tensione, mani che sudano. Vedo di fianco, in cabrata, uscenti dal fumo degli incendi scoppiati sulla strada, i cinque *Macchi 202* che si arrampicano nel cielo. Ora tocca a noi.

Sto rientrando, nessuno è stato colpito, oggi è andata particolarmente bene. Le nostre bombe hanno centrato in pieno l'autocolonna. Siamo sull'Adriatico, tutto è calmo, i miei compagni sono di fianco a me, davanti il capoformazione, momenti di stasi, penso ai *202*, al loro attacco cosí freddamente deciso; in questi primi dieci giorni di novembre il 5° Stormo sta facendo

cose da pazzi veramente, manda in volo persino quaranta velivoli al giorno!

Tutte cose che mi sono venute in mente ora a distanza di cinquanta giorni mentre osservo qui sulla pista i *Macchi* superstiti del 5° condannati ad una forzata inattività. Nella baracca comando, assieme ad altri ordini di servizio, c'è l'encomio inviato a noi cacciatori dal vice maresciallo dell'Aria Elliot, comandante di tutta l'aviazione alleata operante nel settore balcanico, in data 11 novembre. In esso si legge:

« Gradirei congratularmi con gli stormi da caccia per i magnifici risultati conseguiti in data odierna negli arditi e decisivi attacchi alle colonne nemiche nella zona di Elbasan. Un colpo cosí violento al nemico in questo momento avrà risultati di grande portata per la sua ritirata in questo settore. È stata un'azione particolarmente degna di lode in quanto effettuata in pessime condizioni atmosferiche. Buona fortuna e molti di tali successi ».

Questo encomio è indirizzato a tutti noi cacciatori del 4°, 51° e 5° Stormo, ma forse quelli del 5° l'hanno meritato piú di tutti in quest'ultimo periodo; ma non bisogna dirlo a loro, è facile che i vari Bacich, Lalatta, Montuori, La Ferla, Vecellio, Galbiati, Rizzi, Politi, Cerretani, ecc., si incavolino. Ora sono fermi, ma per quanto? Prima dell'armistizio, rimasero senza aerei durante lo sbarco angloamericano in Sicilia, ma riuscirono a racimolarne alcuni al Nord ed a tornare a combattere. Dopo l'armistizio, sei mesi fa circa, rimasero per la seconda volta senza aerei, ma dai *Re. 2002* passarono ai *Macchi*. Ora, se non finisce presto la « buriana », sono capaci di trovare qualche altro tipo di velivolo per continuare a combattere.

Il 5° Stormo forse non ha ancora finito.

La tenda pazza

Una delle tende è diversa dalle altre, infatti su ciascuno dei quattro lati sono stati aggiunti dei teli supplementari per cui, al quadrato normale, si aggiungono altri tre alloggiamenti ben distinti. Qui, a Campomarino, nella tendopoli dello Stormo

Baltimore è l'unica costruita in questo modo, il che non sarebbe poi nulla di eccezionale, il fatto è che nel nostro ambiente essa è chiamata la « tenda pazza ».

Certo che i suoi abitanti savi del tutto non sono, o meglio, in essa è rappresentato un eterogeneo campionario della nostra « fauna » aviatoria; essere ospiti della tenda significa quantomeno avere del coraggio per sopportare scherzi a volte pesanti, ed avere un fisico atto a smaltire gli effetti micidiali dei vari distillati di produzione propria del reparto, manipolati dai vari enologi dello Stormo.

Io ci ho provato e la sbronza non me l'ha levata nessuno; e non è stato molto facile farne sparire gli effetti; in ogni modo non ero il solo ad essere in quelle condizioni; ora, a pochi giorni di distanza, ricordo tutto distintamente, ed ecco alcuni ... dati statistici, materiale che servirà ai posteri!

Individui alloggiati nella sopraddetta tenda: il capitano Marescalchi Luigi, i tenenti Crespi Roberto, Saluzzo Michele, Rolando Lino, Brolis Agostino, i sottotenenti Valletta Carlo, Salvatore Luigi, Daniele Domenico e il maresciallo Mamolo. Oltre a codeste rispettabili persone alloggiate in brandine a due posti sovrapposti, nel centro della tenda esiste una stufa costruita con un fusto vuoto di benzina ed aggeggi vari, rinomata per la sua pericolosità, (fumate improvvise, scoppi pirotecnici, ecc.); sopra di essa è sempre in ebollizione un capace recipiente colmo di vin brulé ben caldo. In un'altra zona della tenda ci sono vari recipienti con i famosi distillati marca « *Baltimore* », di effetto micidiale per stomaci impreparati a digestioni da fachiro e in vari ripostigli gli oggetti piú disparati; inoltre in un angolo due o tre divise « buone », indossate a turno, a seconda delle necessità, dagli abitanti della tenda che di solito sono paludati con giubbe, calzoncini, sandali, di varia nazionalità, e di piú o meno onesta acquisizione.

Tutta gente che tra un'azione e l'altra su obiettivi tedeschi, ama riunirsi a fare cagnara, come appunto nella serata di qualche giorno fa, quando sono stato loro ospite, ed ora ricordando la serata penso che domani, nella vita di ognuno di noi, mai, purtroppo, ritornerà questa virile amicizia di oggi, questo altruismo disinteressato, che regna ora fra noi aviatori combattenti, ed in special modo fra quelli della tenda.

Penso che questa amicizia cosí calda sia l'unico antidoto alla malinconia che prende chi, come noi, è lontano da casa senza possibilità di avere notizie dei propri cari; malinconia di chi combatte senza nessuna speranza di gloria, di chi, dopo aver dato tutto se stesso alla Patria ed all'Arma, si ritrova dopo molti anni un « fesso » in confronto al mondo che lo circonda.

Durante le varie libagioni qualcuno, a turno, ci lascia le penne, per modo di dire si intende. L'ultima volta la vittima è stata Brolis; partito a razzo sulla sua moto (un mezzo infernale costruito con pezzi di varia natura e su cui spicca in bianco la parola *darling*), trovatosi in una curva, e non essendo essa di suo gradimento (il tasso alcoolico di Brolis era piuttosto alto), tirava diritto, a forte velocità, con susseguente ruzzolone finale e lussazioni varie.

L'incidente maggiore che ha visto ultimamente coinvolti in massa quelli della famosa tenda è successo non molti giorni fa, ma ecco il fatto, come mi è stato raccontato da uno di loro.

In una spianata, fra la zona di decentramento velivoli e gli attendamenti del personale, è stato ricavato un piccolo campo sportivo, luogo di accesissime partite di football fra i vari gruppi, squadriglie, servizi. Quel giorno i nostri ragazzi del 132° Gruppo stavano appunto disputando un incontro amichevole fra loro, quando si presentano numerosi sudafricani (appartenenti ad un reparto alleato di stanza sulla medesima base) che con la forza allontanano gli italiani mettendosi a giocare tranquillamente al posto loro.

I nostri reagiscono, quelli fuggono, ma ritornano con i rinforzi: sono in troppi ed è giocoforza per noi mollare di nuovo il campo, ma la notizia si sparge fra il personale dello Stormo, la parola d'ordine è una sola: bisogna riconquistare il campo. Come al solito, quelli della tenda pazza fanno le cose in grande: Brolis in testa, accompagnato da due specialisti, portanti ciascuno una mitragliatrice leggera da 7,7 mm., gli altri dietro con aggeggi vari atti ad essere calati su teste e schiene altrui; tale vista è un po' allarmante per i sudafricani, che dopo le prime botte, abbandonano tutto, anche i calzoni, che i nostri fanno subitamente sparire, e cosí gli italiani possono ricominciare la partita.

Gli avversari non ritornano alla carica per il semplicissimo

motivo che Brolis ha fatto piazzare le due mitragliatrici a fianco di ciascuna porta, ed ai lati del campo gli altri vigilano pronti ad intervenire.

Alla fine scuse reciproche e bicchierata finale nella tenda del comandante inglese, presente il maggiore Erasi, comandante lo Stormo italiano.

Intanto sotto un'altra tenda, quella « pazza », i nostri festeggiano la vittoria con una gran bevuta di vino caldo: dopotutto, cose da aviatori, non cose da pazzi.

Il Gruppo fantasma

Oggi, 8 marzo 1945, anche noi del 10° Gruppo del 4° Stormo, ci siamo trasferiti in volo con i nostri *P. 39* da Galatina sulla pista di Canne, a Nord del Gargano, da dove opereremo contro i tedeschi ormai in ritirata nel Nord della Jugoslavia.

Vi abbiamo trovato a farci gli onori di casa l'altro Gruppo del mio Stormo, il 9°, o meglio le sue squadriglie che ufficialmente formano il 12° Gruppo, poiché il 9° come Gruppo organico non esiste; esistono i piloti, gli apparecchi, e gli specialisti, del 9°, ma non il Gruppo.

Come già ho detto, il Supremo Comando alleato, un anno fa, per ragioni che sono tuttora un mistero per tutti noi aviatori combattenti, aveva decretato lo scioglimento del Gruppo, ordinando che le sue squadriglie, la 73ª, la 96ª e la 97ª, venissero ripartite fra il 10° ed il 12° Gruppo, quest'ultimo di nuova costituzione.

Tutti noi del 4° Stormo ci sentimmo ingiustamente umiliati da una simile arbitraria decisione: il 9° non doveva morire; come il 10°, esso aveva fatto tutta la guerra fino all'8 settembre 1943. Dopo l'8 settembre si era schierato qui al Sud e finora i suoi uomini hanno combattuto e pagato duramente in vite umane la loro lealtà, ma per gli Alleati tutto ciò non ha contato.

Ma conta per Emanuele Annoni, il nostro « Ele », comandante del 9°, e si deve a lui per la massima parte, se il Gruppo, pur attraverso varie peripezie, grane burocratiche, incomprensioni, dolorose limitazioni, è ancora unito ed i suoi uomini, anche se su aeroporti diversi, combattono in nome del 9°. Annoni ha trafficato, ha lottato, ha sofferto, pur di non permettere che il « suo 9° » venisse sciolto e finora c'è riuscito, anche se ufficialmente e sulla carta gli anglo-americani non lo riconoscono e lo costringono ad operare sotto la denominazione di 12°, qui da Canne, la nuova base avanzata della caccia italiana.

Il Gruppo era giunto su questa base, priva di qualsiasi attrezzatura, il 21 gennaio, con una colonna composta da dodici autocarri e tre rimorchi, al comando del sottotenente pilota Rocca. I piloti con gli aerei erano rimasti a Galatina in attesa che venissero predisposti gli alloggiamenti e le piazzole per il parcheggio degli aeroplani. Gli uomini inviati a Canne, tra enormi difficoltà e nonostante una grossa nevicata giunta il 22 a complicare le cose e ad ingigantire i problemi, riuscirono, al comando dei tenenti Stoppani, Bazzoni e Morelli, ad approntare il campo per il 5 febbraio; il giorno 7 i primi dodici *Airacobra* del Gruppo atterrano regolarmente sul campo di Canne.

Il Gruppo inizia subito ad operare, sia pure come 12° Gruppo, ma integro nelle sue squadriglie, la 73ª al comando di Salvi, la 96ª di Gensini, la 97ª di Ferrazzani, mentre comandante del Gruppo è sempre il maggiore Annoni, confortato dall'affettuoso sostegno di tutti noi del 4° Stormo, dal comandante, maggiore Piccolomini, all'ultimo degli avieri.

Ogni giorno i suoi piloti volano sulla Jugoslavia in aiuto dei partigiani slavi ed attaccano i tedeschi nelle zone di Saraievo, Mostar, Busovacca, Oporiliste, Zenica, ecc. Molti velivoli vengono colpiti dalla contraerea durante i passaggi a bassa quota sulle autocolonne, i treni, gli accantonamenti; i voli sono sempre al limite dell'autonomia, per cui quasi sempre gli aeroplani atterrano sull'isola di Lissa, che, trovandosi a ridosso delle coste jugoslave, serve magnificamente da campo trampolino; vi atterrano, si riforniscono, ripartono per compiere l'azione. Al rientro, spesso rimangono a pernottare sull'isola, per poi l'indomani compiere una nuova missione.

L'isola è presidiata dagli inglesi e da un reparto jugoslavo che, in particolar modo quest'ultimo, fanno di tutto per ren-

dere piú scomoda possibile la permanenza dei nostri piloti sull'isola!

L'11 febbraio, il 9°, o come vogliono gli alleati, il 12° Gruppo, ebbe il suo primo caduto del nuovo ciclo operativo: il sergente pilota Pacces, infilatosi in mare durante un'esercitazione di bombardamento in picchiata, compiuta appunto al largo della costa italiana, di fronte a Canne. Ogni giorno, sino ad oggi, attività bellica con piú azioni al giorno. Le bombe degli *Airacobra* piovono sui tedeschi con precisione inesorabile, eppure, nonostante questo contributo di sacrifici, il Gruppo non esiste; almeno sulla carta, il 9°, insomma, è un Gruppo fantasma!

Oggi, al nostro arrivo ci si sono fatti tutti attorno. Con noi del 10°, il 4° è di nuovo riunito al completo e, piacendo o no agli Alleati, i suoi due vecchi gruppi avrebbero volato di nuovo assieme, cosí almeno noi speriamo, di nuovo sotto l'insegna del nostro glorioso cavallino rampante di Francesco Baracca. Sul timone dei *P. 39*, il 9° ha dovuto cancellare il numero di gruppo ma non ha cancellato il cavallino bianco in campo nero; l'insegna è rimasta; nessuno ha avuto il coraggio di farla togliere e nemmeno pensi di farlo in futuro.

Ormai è sera. Nella baracca della mensa, quelli del Gruppo fantasma fanno gli onori di casa; tra gli altri scorgo: il tenente Zaniolo, il capitano Ferrari, il sergente Dolci, i sottotenenti D'Avanzo e Bucher, il tenente Barra e poi, Gensini, Annoni, Rocca, Petronio, Arduini, Verda, Bianchelli, Ferrazzani, Bertoni, Veronesi, Zucconi, Ceoletta, Capigatti, Gaspari, Bombardini, Novello ed altri.

Manate, confidenze, sfottimenti reciproci, risate cordiali, ed alla fine della cena il grido possente di « Al lupo, al lupo », accomuna tutti. Il 4° è veramente di nuovo riunito; il nostro Stormo è quello di sempre, lo Stormo che i nemici hanno conosciuto e temuto su tutti i fronti e che gli amici hanno sempre guardato con un poco di invidia.

La nostra vitalità, la nostra coesione, il nostro attaccamento al reparto sono stati in questi giorni dimostrati da Annoni e dagli uomini del 9°, che nessuno è riuscito a dividere.

Attacco al treno

Non che il treno sia molto lungo, una locomotiva e una dozzina di vagoni in tutto, e nemmeno viaggi su terreno scoperto, la sede ferroviaria corre infatti in mezzo a valli strette e contorte, ma il macchinista ed il suo aiuto continuano a sporgersi dalla macchina ed a scrutare il cielo dietro, e dentro i vagoni stipati di truppa qualche soldato tedesco si sporge pure lui dal finestrino e torce il collo, inclinando il capo all'indietro, ma poi si ritira tranquillizzato: in aria non si vedono aeroplani.

8 febbraio 1944: una data come un'altra, uno dei tanti treni che trasportano truppa tedesca in ritirata verso il Nord, ma ormai ogni giorno vengono attaccati dai partigiani slavi, dai soldati italiani della divisione « Garibaldi » e dai cacciabombardieri italiani, e quest'ultima forma di attacco è quella che mette loro il panico addosso: infatti gli attacchi di questi velivoli sono sempre condotti con una decisione estrema, con una precisione micidiale.

I quattro *Spitfire* del 20° Gruppo (51° Stormo) decollano dalla pista di Vis, isola di Lissa, alle 9,12 in punto. Solite disposizioni: interdire qualsiasi traffico stradale e ferroviario nella zona fra Lubiana e Zagabria. Gli aerei oggi non hanno appese sotto le ali le bombe da 250 chili, sono veloci, agili, sono caccia puri, e lo *Spitfire* è un velivolo che come caccia ha pochissimi rivali. La corsa sulla pista è breve, i Roll Royce Merlin urlano al massimo della loro potenza, hanno già staccato; quasi contemporaneamente i carrelli rientrano, i velivoli fanno quota e si portano nella zona assegnata dall'ufficio operazioni.

« *Achtung! Achtung!* ». Il macchinista li ha scorti; mentre dà l'allarme, rallenta la velocità del convoglio. Spera nelle varie curve che si susseguono sul tracciato ferroviario, spera nelle colline che sovrastano la linea. Riduce il fumo della locomotiva al minimo; nei vagoni i soldati sono in piedi, qualcuno stringe nervosamente la maniglia della portiera; nervosismo, paura, la lamiera dei vagoni non dà nessun senso di protezione, anzi aumenta la terribile paura di rimanere intrappolati sotto il tiro dei velivoli.

Un ordine secco del capo formazione: la semiala del suo aeroplano si inclina verso il basso, lo *Spit.* scivola d'ala e punta sul treno, a pochi secondi di distanza i tre gregari lo imitano. La formazione viene giú in picchiata a 700 Km. orari; il capo pattuglia lavora di cloche, l'occhio è fisso sul traguardo di puntamento, quel treno giú in basso, che sembrava un giocattolo per bambini, ingigantisce velocemente: 2000, ... 1700, 1500, 1000, 500 metri, ancor piú giú, il pollice guantato è pronto sulla leva di sparo.

I tedeschi hanno finito di sperare, ma il treno continua la sua corsa, in fondo c'è un'altra curva, poi un'altra ancora, quei demoni dovranno ben tirare in quota o virare, non vorranno rischiare di spiaccicarsi contro qualche collina, perdio! I vagoni cominciano ad essere trapassati dai proiettili da 20 e da 7,7 mm.; sono raffiche brevi, ma precise e da distanza ravvicinata, che si abbattono con rumore sinistro sulle lamiere del treno e sopra le teste il rumore mostruoso del motore del primo aereo che sta sfilando a bassissima quota tutto il convoglio. Dentro qualcuno è ferito, un tedesco non ha nemmeno fatto in tempo ad alzarsi: un colpo da 20 mm. lo ha inchiodato al sedile. Altre raffiche, un altro aereo spaventosamente basso, il carosello continua, ci sono ancora due *Spitfire* ed anche quelli non perdonano.

Il treno si arresta bruscamente; i soldati saltano a terra, corrono curvi, verso le scarpate che costeggiano i binari, cercando un riparo. La loro divisa verde si staglia sul terreno, è una moltitudine di uomini che cerca di sfuggire alla morte; qualche mitragliatrice leggera contraerea, piazzata in fretta, comincia a sparare contro i velivoli italiani.

Gli *Spit.* tirano in quota, poi si ributtano in picchiata, divisi in due coppie; una rifà il passaggio sul treno, centrando la locomotiva e dai fori provocati dai proiettili escono sibilando getti di vapore bollente; gli altri due aeroplani si buttano contro i fianchi delle colline e le loro raffiche cercano le armi contraeree ed uccidono ancora. È l'odio, il demone della guerra, che imperversa sovrano ed incontrastato in questi momenti. I nostri piloti, induriti sui comandi, scaricano un'ultima raffica e poi cabrano verso l'alto. Giú, vicino al treno e lungo le scarpate molti feriti, molti morti che non hanno piú bisogno di un altro treno; qual-

che soldato si alza lentamente, segue con gli occhi gli aerei che si allontanano, bestemmia, lancia qualche maledizione; qualcun altro non ha piú la forza di alzarsi o ha troppa paura per farlo.

I quattro *Spit.*, seguendo la solita rotta rientrano a Lissa. I piloti non parlano nei laringofoni, hanno ancora nei muscoli la tensione dell'attacco, negli occhi il treno ed i soldati che scappavano curvi. Qualcuno di loro sta pensando che la guerra è una cosa troppo sporca. Ordine del capoformazione: « Prepararsi all'atterraggio ». Infatti qualche miglio avanti sulla sinistra c'è l'isola di Lissa. Ore 9,55, la pattuglia del 20° Gruppo atterra regolarmente.

Gli uomini scendono dagli aeroplani, vanno verso la baracca del comando inglese per la solita relazione sull'esito della missione; gli specialisti controllano gli aerei: uno è stato colpito nei piani di coda.

Il 20° è stato il primo reparto a trasferirsi a Canne il 20 gennaio scorso, è l'unico nostro gruppo montato sugli *Spitfire*, per questo noi lo invidiamo; è un reparto che ci sa fare, un reparto di uomini in gamba, dal comandante maggiore Spadaccini, al capitano Tullio Martinelli, comandante la 360ª Squadriglia, al capitano Bentivoglio, comandante la 356ª, al capitano Manfredini, ai tenenti Giorgini e Borromeo, ai sergenti Balasso e Munarin, ecc. Gente sempre sotto pressione, che non chiede mai un riposo, che non chiede mai nulla; combattono e basta.

Gli jugoslavi e noi

I *Cant. 1007* e gli *S.M. 82* dello Stormo Trasporti non si fermano mai, pioggia, vento o neve, volano di là dall'Adriatico con i rifornimenti per la nostra divisione « Garibaldi » o per i partigiani jugoslavi; i *1007* lanciano i contenitori per i nostri soldati nella zona di Berane e Velimlje, per gli jugoslavi gli *S.M. 82* atterrano sull'aeroporto di fortuna di Niksic.

In questi ultimi mesi i partigiani del maresciallo Tito — cosí si chiama il loro comandante supremo — hanno avuto molti lanci di materiale; è un lavoro duro, ingrato, quasi sempre senza nessun riconoscimento morale da parte di chi aiu-

tiamo, a prezzo di grandi sacrifici, a prezzo molte volte della vita. Non è facile volare in mezzo alle gole balcaniche in pieno inverno, abbassarsi di quota alla ricerca del punto esatto per il lancio, punto non facilmente individuabile poiché anche se siamo ormai in marzo il terreno montagnoso è ancora in buona parte innevato.

Gli equipaggi dei trimotori decollano continuamente dalla pista di Lecce, senza porsi tanti perché e ne avrebbero a sufficienza per rifiutarsi di andare! Decollano, compiono la missione, rientrano ed all'indomani di nuovo in volo, di nuovo a trasportare viveri, medicinali, munizioni.

Eppure sappiamo che gli jugoslavi, su al Nord (quando il fronte in Italia è giunto quasi a Bologna), premono contro la nostra frontiera orientale, vogliono le nostre terre, e che forse dovremo consegnar loro zone rese sacre dai caduti della prima Guerra Mondiale. Quante volte in questi ultimi mesi alla luce degli avvenimenti piú recenti, mi sono chiesto se valga la pena che i nostri militari della « Garibaldi » e noi aviatori si vada a rischiare ed a morire per questa gente. Ma poi la visione del conflitto diviene piú globale, meno ristretta, ed i limiti del giusto e dell'ingiusto divengono meno precisi; i giudizi si fanno piú difficili e gli interrogativi che turbinano nella mia coscienza si affievoliscono.

Qualche anno fa, fummo noi ad invadere la Jugoslavia, la cui popolazione non ci aveva fatto alcun torto, ma la nostra colpa di allora l'abbiamo ormai ampiamente espiata. Sono circa sedici mesi che combattiamo, in loro aiuto diretto; molti di noi sono morti precipitando, colpiti dai tedeschi, sulla loro terra; ma tutto questo non basta ancora, o forse l'odio è ancora troppo vivo nei loro animi, per cui la nostra attività in loro favore ha per ora scarso valore, rappresenta ben poco per chi sino a due anni fa ci ha visti come aggressori e invasori.

Sull'isola di Lissa, dove noi cacciatori sostiamo varie volte a pernottare durante lo svolgimento delle nostre azioni sul territorio balcanico, esistono un piccolo comando inglese ed un reparto jugoslavo, oltre s'intende alla popolazione civile; ebbene sino a pochi giorni fa gli slavi non ci permettevano di dormire nelle baracche e ci si doveva buttare sulla nuda terra del campo,

allo scoperto, con il buono o il cattivo tempo, avvolti solo nelle coperte che gli inglesi di volta in volta ci fornivano. Non ci fu mai permesso di mangiare un pasto caldo, di usufruire di una mensa qualsiasi; solo da pochi giorni appunto, e per intervento del Comando alleato, abbiamo potuto disporre di una baracca senza porte né finestre e avendo come giaciglio dei fogli di lamiera ondulata! Inoltre possiamo mangiare alla mensa inglese.

Ma i nostri *1007* e gli *S.M. 82* continuano con ogni tempo a trasportare aiuti per i partigiani slavi, ed è giusto che sia cosí: abbiamo sbagliato (ma il nostro errore è stato o sarà poi superiore a quelli compiuti o che compiranno le altre nazioni belligeranti?), ora stiamo pagando, senza recriminazioni, senza pretesa alcuna; ma speriamo che un giorno si sappia tutto quanto è stato fatto da noi al Sud, da queste forze armate semi-ignorate persino dal nostro governo, tollerate dai vari partiti, forze armate che purtroppo, penso, saranno completamente dimenticate in avvenire, quando tutto sarà finito, quando non servirà piú che qualcuno debba portare una divisa che gli imponga il dovere (o si dice l'onore?) di morire per tutti gli altri.

Ma in fondo che cosa importa? Io combatto, i miei compagni combattono per tener fede ad un giuramento, per seguire la nostra coscienza, per cancellare errori non nostri, per non lasciar soli tanti nostri morti; chi ci giudicherà in avvenire dirà se siamo nel giusto o no, ma sarà pur sempre un giudizio dei posteri e per loro sarà facile formularlo.

Quanti pensieri, sballati o no, utili o inutili, le umiliazioni di questo periodo hanno sollevato nella mia coscienza! Meglio non pensare.

Tre *S.M. 82* stanno decollando dalla pista di Lecce; vanno a lanciare rifornimenti in Balcania, anche se gli jugoslavi ci hanno fatto dormire per terra, come bestie.

Bombardieri

Per la seconda volta nel giro di poco piú di un mese, mi sono trovato sull'aeroporto di Campomarino, non molto lontano dalla nostra base di Canne. Ci sono venuto per trovare

alcuni amici in servizio presso lo Stormo da bombardamento, chiamato « Stormo Baltimore » dal nome del velivolo che hanno avuto in dotazione. Questa gente è sempre in volo e l'altra volta mi andò « buca »; infatti non riuscii a trovare nessuno di quelli che cercavo. Oggi sono stato piú fortunato: è sera e nella baracca che ha, un po' presuntuosamente, le funzioni di circolo ufficiali di vecchia memoria, c'è una folla di piloti, specialisti, semplici avieri di manovra.

Nel marzo scorso ed in questa prima decade di aprile, questi ragazzi hanno lavorato sodo; missioni continue, in tutta la zona balcanica, ponti, strade, nodi ferroviari, batterie contraeree, ecc., sono stati attaccati con formazioni di nove, dodici, venti velivoli per volta e sempre con risultati altamente lusinghieri.

Su di una parete è appesa una carta del teatro operativo: molti cerchietti rossi, fatti a matita, stanno a significare la località, gli obiettivi attaccati. Ne osservo qualcuno a caso: canale di Pola, aeroporto di Podgoritza, stazioni di Zenica e di Busovaca, batterie di Lussimpiccolo, di Gradac, isola di Rab, ferrovia di Nova Gradisca, ma i cerchietti sono tanti, troppi, per cui lascio la carta murale e mi avvicino al bancone del bar, e lí trovo alcuni di quelli che cercavo: qualche bicchierino e riesco a far scivolare il discorso sulla storia di questo reparto, ormai in linea dal novembre scorso.

Lui, uno dei bombardieri, parla con gli occhi fissi sul bicchiere che gira e rigira lentamente fra le mani; parla lentamente e a voce bassa, quasi direi con umiltà: sembra voglia dirmi « guarda che questa è una storia di poco conto che non credo interessi nessuno e tantomeno voi "califfi della caccia" » ma mi guarda con un sorrisetto ironico.

Lo incoraggio di nuovo e lui riprende: « Come tu sai, il passaggio su questo aeroplano lo abbiamo fatto, al pari di voi, a Campo Vesuvio nel periodo in cui voi vi digerivate gli *Airacobra* e lí, dopo qualche incidente leggero, durante un decollo non autorizzato, abbiamo perso l'indimenticabile nostro comandante Emanuele Buscaglia. Poi, dopo il trasferimento qui a Campomarino, azioni su azioni ed il 21 febbraio scorso, colpito dalla contraerea, è scomparso Erasi con tutto il suo equipaggio.

« Ora, come avrai visto, siamo sotto pressione; il reparto

è molto efficiente, la macchina risponde bene ed anzi, ad onta di tante balle messe in giro, vorrei dirti che il *Baltimore*, aereo da trattare con il dovuto rispetto, si è dimostrato una macchina potente, sicura e che il suo compito bellico lo assolve pienamente. In questi ultimi giorni molti aerei sono stati colpiti, anche in modo abbastanza pesante, dalla contraerea tedesca, eppure sono rientrati regolarmente.

« Come ti ricorderai, all'inizio eravamo un po' giú di morale; dopo aver operato con i *Cant. Z. 1007* e gli *S.M. 82* del Gruppo trasporti, impiegato a lanciare i rifornimenti alla nostra "Garibaldi", fummo scelti e inviati per l'addestramento sul nuovo velivolo; tutti noi o quasi tutti provenivamo dal Raggruppamento Aerosiluranti o dal 50° Gruppo da bombardamento, due reparti che la guerra l'avevano fatta veramente fino al giorno dell'armistizio e, vuoi per la differenza della vecchia specialità da cui provenivamo, vuoi per la diffidenza verso il nuovo aeroplano che, molto esageratamente, ci era stato descritto come un velivolo di difficile pilotaggio, vuoi per qualche incidente accaduto durante i primi giorni dell'addestramento, non avevamo fiducia in noi stessi né nel costituendo reparto.

« Poi morí Buscaglia, e lo fece, ne sono sicuro, proprio perché aveva visto la "sua" gente cosí giú. Lui, sempre estremamente generoso e impulsivo, volle strafare nel senso che volle che, trascinati dal suo esempio, dalla sua fiducia nell'aeroplano, riacquistassimo la fiducia in noi stessi, riacquistassimo l'entusiasmo perduto. Quando Lui scomparve rimase il suo testamento spirituale, il suo ordine, mai datoci espressamente, ma che tutti avevamo compreso: darci sotto, far vedere cosa valevamo, far sapere ancora una volta che i piloti italiani non erano secondi a nessuno, in qualsiasi situazione.

« Cosí è stato: Graziani, Crespi, Gerardi, nostri primi istruttori, ben presto ci portarono ad un buon livello operativo; la diffidenza, l'abulia erano scomparse. Vorrei dirti che forse chi ci ha reso amico il *Baltimore* piú di tutti, presentandocelo nel suo giusto verso, di aereo non facile ma generoso e magnifico, è stato Pappalardo, che ora non vedo qui in sala, comandante della nostra 19ª Squadriglia, un pilota, un uomo, cui tutti noi ci sentiamo profondamente legati.

« Vedi » — continua l'amico, indicandomi due sottufficiali

che stanno entrando nella baracca con un lungo giubbotto di pelle nera sulla combinazione cachi di volo — « quelli sono due nostri sottufficiali piloti, ammalati per il volo, due esempi di combattenti silenziosi, ma tenaci come mastini. Sono il maresciallo Bruscantini ed il sergente Ferri, coppia fissa in volo ed a terra. Due vecchi del 50° Gruppo durante la guerra, hanno già collezionato qui allo Stormo Baltimore circa cinquanta missioni di guerra e non mollano ancora ». L'indice del mio interlocutore addita ora l'uno, ora l'altro dei piloti presenti nel locale. « Ecco Badalini e quello è Ricci, poi, là in fondo, Tagliabue, Sanseverino, Caresio, Buonamici, Balboni, Omodeo, Scapellato, ma poi, cosa contano i nomi, è tutta gente del ventottesimo e centotrentaduesimo Gruppo Baltimore, perciò tutti fenomeni. E adesso un altro bicchierino se no, quando torni a Canne, al tuo Stormo Caccia, sei capace di raccontare in giro che quelli del bombardamento sono dei "pidocchiosi"! ».

Mentre ci scoliamo l'ultimo cognacchino, mi guardo in giro: la solita baracca piena di fumo delle sigarette, di gente in tuta, di voci, come da noi cacciatori. Nell'entrare uno ha lasciato la porta aperta; fuori, nel buio della notte, si sente il rumore di un *Baltimore* che prova i due motori; gli specialisti lavorano ancora, per preparare un altro aeroplano per domani, per un'altra azione..., proprio come da noi.

Visto dall'alto

Il *P. 39* di sinistra della sezione di due velivoli che sta davanti a me ed al mio gregario, che mi vola in ala destra un poco piú arretrato, batte le ali, segno per noi abituale che ha avvistato l'obiettivo, in mezzo alle valli che stiamo sorvolando; queste vallate albanesi e jugoslave sono tutte maledettamente uguali e non è facile azzeccare subito il punto.

Infatti, pochi secondi dopo, la voce del comandante, resa nasale dalla radio di bordo, mi giunge negli auricolari: « Il ponte stradale è sotto di noi a ore undici. Allungare la formazione, prepararsi all'attacco ».

I nostri quattro *Airacobra* si sfilano mettendosi in linea di

fila, un po' scalati lateralmente uno dall'altro; iniziamo la virata che ci riporterà sull'obiettivo ormai sorpassato. Inclino l'aereo e faccio perno sulla semiala sinistra; la forza centrifuga mi schiaccia contro il sedile, a fatica giro il collo e guardo verso il basso. Davanti a me il ponte di Bos Krupa; gli altri due aeroplani che ci precedono sono già in picchiata. Controllo che il mio gregario, sulla destra, mi segua; lo vedo infatti in piena virata; mi aggiusto sul sedile, stringo e allento la mano piú volte sulla leva sgancio, metto la barra al centro, poi allungo il braccio e la spingo verso il cruscotto. Il *P. 39* abbassa il muso e punta verso il basso; davanti a me, 1000 metri piú sotto, il ponte. L'apparecchio aumenta di velocità, sono sui 500 Km/h.; perdo quota rapidamente: 500, 450, 420, 400; istintivamente mi stringo nelle spalle, ultime correzioni sulla cloche con l'occhio fisso nel collimatore. Davanti al ponte, si alza una grossa nuvola di fumo grigiastro: la bomba da 250 chili del capoformazione è scoppiata sulla strada all'imboccatura del ponte; di fianco un'altra esplosione, quella del gregario del comandante,... via! Ho sganciato; sento il velivolo che, alleggerito dal peso della bomba appesa sotto il ventre, tende a salire; tiro la barra di comando verso di me ed il mio *P. 39* alza dolcemente il muso; mentre salgo in quota viro per osservare il tiro.

Il ponte è nascosto dal fumo degli scoppi, siamo andati a segno! Anche la bomba del mio gregario è scoppiata vicinissima alle arcate; ci raduniamo per il rientro. La tensione di poco prima lascia il mio corpo, mi rilasso completamente, mentre stabilizzo il volo sui 1500 m.; la formazione è di nuovo riunita, prua verso l'isola di Lissa dove ci riforniremo e poi, in serata, rientro alla nostra base di Canne.

Improvvisamente una fila di automezzi di vario tipo, una trentina, ci si presenta sulla strada grigiastra che si snoda sotto i nostri aeroplani. Via la sicura del cannoncino e delle mitragliatrici, di nuovo butto l'aereo in picchiata, occhio nel traguardo di puntamento; di nuovo la tensione ti blocca i muscoli, la gola si fa asciutta, le vibrazioni del velivolo corrono lungo tutto il corpo; di nuovo siamo in azione io e la mia macchina e siamo tutt'uno.

Vedo la colonna degli automezzi frazionarsi disordinatamente, uomini gettarsi dagli autocarri, e noi giú verso di loro

come furie scatenate. A circa 150 metri apro il fuoco, le mie traccianti si abbattono sui tedeschi, sono una lunga frustata che uccide. Volo basso, sfilo un mezzo dopo l'altro, sparo intervallando le raffiche a brevi pause per aggiustare il tiro, ma è un'illusione; procedo a circa 500 Km. all'ora., mi trovo alla fine della vallata, strappo l'aereo verso l'alto, lo inclino di 90 gradi e giú per il secondo passaggio.

Dai lati della strada, la contraerea mi scarica addosso centinaia di proiettili; sono le mitragliere che i tedeschi hanno piazzato in tutta fretta. Non ho possibilità di reazione, sono in mezzo al loro tiro incrociato; unico sfogo, lo scaricare le mie armi contro i cannoni ed i cingolati. In questi momenti tutto dipende dalla fortuna, bastano pochi colpi della contraerea che arrivino a segno colpendo qualche parte vitale del tuo *P. 39* e sei fregato, vai giú a spiaccicarti contro il terreno. Questa volta la dea bendata è dalla mia parte; una raffica di mitragliera mi prende il terminale dell'ala destra e lo riempie di buchi; ma non succede nulla. Strappo verso l'alto, per oggi sono ancora vivo.

Sotto di me molti automezzi bruciano; controllo il carburante, basta giusto per rientrare a Lissa. Osservo l'ala destra: in fondo è piena di slabbrature, ma non c'è pericolo; l'alettone funziona ancora, non è stato colpito. Ci stringiamo in pattuglia e puntiamo verso l'Adriatico. Mi accorgo di essere madido di sudore, ma non è il caldo, penso che dipenda dalla tensione, o meglio, dalla « strizza » appena passata.

Ci avviciniamo all'isola. Sto pensando al nostro comandante di Stormo, maggiore Mariotti, caduto in un'azione simile a questa di oggi, il 27 dicembre scorso. Era uno dei nostri migliori piloti, eppure è bastato qualche chilo di ferro per buttarlo giú, per farlo scomparire per sempre. Ecco Lissa, ci disponiamo all'atterraggio.

È sera. Dopo aver fatto rifornimento a Lissa, siamo di nuovo a casa nostra sulla pista di Canne. Nella baracca adibita a sala ritrovo del 10° Gruppo si parla di tante cose: della guerra che sta per finire, delle nostre famiglie al Nord, del nostro avvenire, di questo nostro 4° Stormo che da cinque anni combatte su ogni fronte. Sono con me vari colleghi: Bombardini, Giusti, Gensini, Agostini, Testerini, il terribile piccoletto, Piccolomini,

comandante del Gruppo, Picchiottini, Mettimano, Tommasi, Veronesi, Dall'Asta, che è già stato colpito due volte ed abbastanza gravemente eppure è sempre rientrato, Galbusera, ed altri. Tutta gente che in questi mesi ha dato tutta se stessa per la nostra Aeronautica; molti sono rimasti per la strada; ora, che da quanto si capisce, sembra che tutto stia finendo, i ricordi affiorano piú nitidi e numerosi e la nostalgia diviene sempre piú forte.

Domani ha inizio l'ultima settimana di aprile; un altro mese è trascorso e finora non ho nessuna notizia dei miei su a Milano e questo dall'8 settembre di un anno e mezzo fa circa. Ogni nuova azione mi riesce piú dura: è un continuo tormentarmi per le persone lontane, ma penso che dopotutto molti miei colleghi sono nelle mie stesse condizioni ed è perciò inutile che faccia lagne.

Domattina sono di nuovo di pattuglia, in ricognizione offensiva.

8 maggio 1945

8 maggio 1945: tutto è veramente finito. Dopo cinque anni, questo conflitto che ha investito quasi tutto il mondo, che ha visto in guerra fra loro genti di tutte le razze, e che ha portato la distruzione su centinaia di città e paesi, è finalmente terminato.

Da oggi puoi tornare a sperare; puoi pensare che presto ritornerai a vedere i tuoi cari, su al Nord; puoi guardare negli occhi il tuo compagno senza leggervi la paura, la tua stessa paura, quella cioè che sia l'ultima volta che ci si incontra; puoi ricordare i caduti e sperare che nella vita futura non vengano dimenticati, perché la loro eroica follia di morire per un ideale sia scintilla a nuovi ideali di saggezza per l'umanità.

Noi aviatori della Regia Aeronautica, dopo l'8 settembre, abbiamo continuato a combattere al Sud, con onestà di sentimenti, senza nessuna speranza di riconoscimento alcuno; l'abbiamo fatto solo per la nostra Italia. Il giudizio degli altri, specialmente di quelli rimasti alla finestra, non ci tocca in alcun modo.

Ora che tutto è finito, ora che l'Italia è di nuovo la madre di tutti gli italiani, ora che la divisa del soldato è ritornata una per tutti noi, è giusto che vi racconti quello che hanno fatto gli aviatori al Nord, vestiti come noi di azzurro, ma con un distintivo diverso.

PARTE SECONDA

AL NORD

La mia scelta

L'improvviso annuncio della firma dell'armistizio, dato da Badoglio la sera dell'8 settembre con il generico invito agli italiani ad opporsi a qualsiasi minaccia di reazione, da qualsiasi parte essa venisse, ci lasciò completamente perplessi. Immediatamente in tutti i comandi militari vi fu un'affannosa richiesta di collegamenti e di ordini precisi ma Roma rispondeva con il silenzio piú completo.

Pensammo che qualche avvenimento eccezionale avesse forzato la decisione del nostro governo, il quale, di conseguenza si era trovato nell'impossibilità di attuare piani prestabiliti di azione o di difesa. Speravamo comunque che, nonostante le difficoltà insorte, dovessero giungere quanto prima anche a noi, rimasti negli aeroporti del Nord, chiarimenti sulla situazione ed ordini per consentirci di assumere un atteggiamento comune e coerente. Purtroppo giunsero, dopo alcuni giorni, le notizie della fuga da Roma del re, del principe ereditario e di tutto il governo. Perché si erano allontanati dalla capitale? Perché non erano stati dati ordini alle Forze Armate prima della comunicazione alla radio?

Apparivano assurdi gli avvenimenti che si stavano verificando. Qualsiasi cosa fosse successa, il re e Badoglio avrebbero dovuto rimanere a Roma, anche se ciò fosse costata loro la vita. Se non lo avevano fatto non potevano piú essere considerati da noi, totalmente abbandonati, degni di mantenere la loro carica.

Dopo i primi giorni, la nostra situazione di soldati rimasti in Italia centrale e settentrionale, era veramente tragica; il crollo di tutta l'organizzazione statale e lo sbandamento delle possibili forze di ordine pubblico ci avevano fatto cadere completa-

mente in mano dell'occupante tedesco. Impotenti, umiliati, disprezzati, vivevamo in quei giorni ore tristi, insopportabili; ma si ridestò in noi il sentimento di dignità militare, di onore, di amor patrio e sentimmo la necessità di una reazione. Dovevamo reagire per dimostrare vitalità e fierezza, per ricostruire qualche cosa sulle rovine. Il vincolo del giuramento era caduto, nel secolo ventesimo non si poteva certo dare alla formula del giuramento il valore letterale che essa aveva avuto nel medioevo: la fedeltà alla persona del sovrano aveva un senso in quanto egli rappresentava la Patria, ma con la sua fuga da Roma egli aveva definitivamente annullato tale simbolica identità; egli, per primo, aveva tradito il vincolo che lo legava a noi, suoi soldati.

La nostra adesione al governo della Repubblica Sociale non fu priva di dubbi, incertezze, umiliazioni. L'indirizzo del suo programma non era inizialmente chiaro, la sudditanza ai tedeschi forzatamente completa; ad ogni modo, per noi, non vi era altra scelta da fare: attendere o aderire a tale governo. La decisione di agire in qualche modo, e non rimanere inerti, ci portò all'adesione.

Pensavamo anche che la presenza di una forza armata organica ed efficiente, sia pur di limitata entità numerica, sarebbe servita da cuscinetto fra le autorità tedesche e la popolazione italiana, rimasta completamente in loro balia e senza possibilità di difesa.

Pensavamo pure di influire sul governo di Mussolini, nel senso di evitarne gli eccessi di partito, di ridare onore al soldato italiano rimasto al Nord. Alla fine del conflitto forse qualcuno, considerando tutto ciò, avrebbe valutato l'apporto dell'Aeronautica repubblicana in maniera positiva.

In piú, gli aerei americani non dovevano continuare a scorrazzare nei nostri cieli ed a mitragliare tutto ciò che si muoveva sulle nostre strade cosí impunemente; qualcuno doveva affrontarli ed anche per questo tornammo a combattere, senza nessun calcolo a lunga scadenza, tanto sapevamo che alla fine i nostri avversari avrebbero vinto, i tedeschi ormai erano alle ultime battute, ma a noi tutto ciò non importava.

Subito dopo l'8 settembre, feci varie puntate al presidio

aeronautico di Torino, dove mi trovavo all'atto dell'armistizio: non c'era quasi piú nessun ufficiale e chi vi era rimasto non sapeva nulla come me. Dopo qualche giorno mi recai a Milano al comando della 1ª Zona Aerea Territoriale, in piazza Italo Balbo, e anche lí il caos piú completo, poiché da Roma Superaereo non aveva dato nessuna disposizione, né si prevedevano, alla luce dei fatti, successive notizie.

Il 21 settembre, il comando tedesco, insediatosi nei locali della 1ª Z.A.T., diramava il seguente ordine:

« Tutti gli ufficiali, sottufficiali ed avieri, e tutti gli appartenenti all'Aeronautica scioltasi, che finora non sono stati arruolati debbono presentarsi in divisa fra l'1 ed il 5 ottobre, al campo d'aviazione di Malpensa (Gallarate) per essere riassunti ed impiegati nell'Aeronautica tedesca ».

La frase « per essere riassunti ed impiegati nell'Aeronautica tedesca » non mi piaceva affatto. Ero un ufficiale pilota italiano e tale volevo rimanere; decisi cosí di recarmi a Padova, sede del comando della 2ª Zona Aerea e dove sapevo si stavano radunando molti piloti del 1° e 3° Stormo Caccia, che all'epoca dell'armistizio erano di stanza negli aeroporti del Veneto orientale.

Vi ritrovai molti colleghi e insieme decidemmo di ritornare a combattere ed a volare, cosa che però era ancora solo un programma teorico, perché non vedevamo alcuna possibilità di attuazione pratica.

Poi, il 14 ottobre, ascoltai per radio il colonnello Botto, il nostro « Gamba di ferro », che si rivolgeva a noi. Finalmente uno dei nostri, un nostro superiore, parlava con parole semplici ma estremamente chiare, da italiano ad italiani, rifiutando specificatamente ogni subordinazione ai tedeschi, chiedendo a tutti noi di rimettere in piedi una Aeronautica italiana per combattere ancora, contro i nemici di ieri.

Il bando del colonnello pilota Ernesto Botto diceva testualmente:

« Dispongo che tutto il personale appartenente a tutte le categorie e specialità dell'Aeronautica, esclusi i graduati e gli avieri di governo, già in servizio il giorno 8 settembre, debba intendersi richiamato in servizio alla data di pubblicazione del presente bando.

« Il personale comunque residente nel territorio della 1ª

Squadra Aerea si presenti al Comando di detta Squadra in Milano o al Comando del Presidio Aeronautico di Torino.

« Il personale comunque residente nel territorio della 2ª Squadra Aerea si presenti al Comando della detta Squadra in Padova.

« Il personale comunque residente nel territorio della 3ª Squadra Aerea si presenti: quello residente nella Città Aperta di Roma ed a Sud di detta città al Comando Aereo di Roma, in Via Libro e Moschetto; il rimanente personale comunque residente nel territorio della 3ª Squadra Aerea a Nord di Roma si presenti al Comando della 2ª Squadra Aerea di Padova.

« Il personale tutto dovrà presentarsi al posto di adunata in uniforme ordinaria con il proprio equipaggiamento. Le persone che per qualsiasi motivo si trovano in qualche posto a disposizione delle Autorità tedesche sono comprese nell'attuale assegnazione come facenti parte dell'Aeronautica Italiana comandate temporaneamente presso i Reparti tedeschi.

« Il personale della Specialità Caccia che ha risposto al bando del tenente colonnello Falconi viene a far parte dell'Aeronautica Italiana, come pure il personale che ha risposto ai bandi pubblicati dalle Autorità tedesche. Essendo ormai superato il comunicato del 1° ottobre, i Comandi Militari ed i Podestà rilasceranno fogli di viaggio per raggiungere i posti di presentazione, inviando ai Comandi interessati gli elenchi nominativi dei certificati di viaggio rilasciati.

« La presentazione del personale ai Comandi succitati deve avvenire dal giorno 18 al 28 ottobre 1943.

14 ottobre 1943.

Il Sottosegretario di Stato
Ernesto Botto ».

Lasciata da parte qualsiasi remora politica, che dopotutto non mi interessava, mi decisi e mi presentai, dopo aver meditato a lungo, e divenni come Visconti, Saieva, Talamini, Tomaselli, Lugari, Burei, Laiolo, Levrini, Sbrighi, Cartosio, Marchi, Ligugnana, Cuscunà, Marinone e molti altri, ufficiale pilota della Aeronautica repubblicana.

Si vola di nuovo

Il gruppo degli ufficiali e sottufficiali piloti italiani, in perfetta divisa, era entrato da qualche minuto nell'ufficio del comando tedesco situato in un edificio scolastico di Udine, ma il maresciallo germanico non accennava né ad alzarsi per salutare né tanto meno a prestar loro attenzione: ci stava semplicemente snobbando.

Alla cosa rimediò subito Vossilla. Si staccò da noi, aggirò lentamente la scrivania ed avvicinatosi, sempre con la massima calma, alla sedia del sottufficiale, con un secco colpo di piede fece ruotare la stessa di circa trenta gradi, obbligando il maresciallo, rimasto completamente disorientato, a salutarci militarmente ed a correre a chiamare l'ufficiale suo diretto superiore.

Purtroppo, poco dopo uscivamo dal comando germanico senza nessuna precisa direttiva; ancora una volta ci era stato detto che dovevamo, come al solito, arrangiarci. La gente di Udine, che in fondo ci voleva bene, spiava tutte le nostre mosse da dietro i portoni e le finestre socchiuse e ci rivide tornare fra le sue case dignitosamente sereni.

Ma il gesto di Vossilla, cui lo stesso ufficiale non aveva dato soverchia importanza, forse fu uno dei fattori determinanti che spinse i tedeschi a darci di nuovo la possibilità di volare, sia pure all'inizio in modo limitato e direi umiliante.

Ore 15 circa del 28 novembre: il maggiore Desio della 2ª Z.A.T. di Padova, dove appunto ci eravamo raccolti in attesa degli eventi, ci chiama a rapporto: ha bisogno di una quarantina di piloti poiché i tedeschi, tramite il colonnello Beneforti, alle ore 13, hanno comunicato un ordine di volo per noi italiani.

Un gruppo di quaranta piloti doveva raggiungere Udine a mezzo autobus. Da un aeroporto nelle vicinanze della città doveva effettuare il trasporto di velivoli su di un campo nelle vicinanze di Milano. Poi sarebbero rientrati, sempre in autobus, a Padova.

Non veniva specificato null'altro, né da dove saremmo decollati, né dove precisamente saremmo atterrati, né il tipo di velivolo o i tipi che avremmo dovuto portare in volo. In ogni modo

si ritornava a volare, perciò facemmo ben poche domande e dopo un'ora eravamo pronti a partire. Purtroppo il mezzo alle ore 18 non era ancora stato messo a nostra disposizione, ormai del volo nemmeno parlarne; infatti poco dopo ci viene data notizia che tutto è rinviato all'indomani, con adunata alle ore 7.

Ore 7,30: finalmente si parte, sebbene non si sappia nulla di preciso; siamo tutti impazienti, come al tempo della scuola di volo di 1° periodo; il pullman è piccolo perciò siamo saliti solo in una ventina, gli altri ci raggiungeranno a Udine con un trimotore *Ju. 52* tedesco.

Piú tardi fummo tutti raccolti a Pordenone in attesa dei soliti ordini che finalmente il colonnello della Luftwaffe si decise ad impartirci. Da lí dovevamo spostarci di una decina di chilometri sul campo di Casarsa della Delizia, campo situato a ridosso della provinciale Treviso-Udine, per ritirare trentadue *Breda 25* da portare in volo a Bresso, alla periferia di Milano.

Ormai la sera si stava avvicinando; non sapevamo in quali condizioni erano gli aeroplani. Tu sai che i *Ba. 25* erano trabiccoli usati per l'addestramento, biplani, carrello fisso, abitacolo scoperto, ed un motore da 150 HP. In piú non avevamo tute di volo, carte di navigazione, occhialoni, casco, paracadute; in ogni modo decidemmo di partire ugualmente.

I soliti pazzi italiani!

Dopo aver mangiato in una specie di stanzone dell'aeroporto di Aviano, dove ci eravamo spostati (i tedeschi non ci ammisero alla loro mensa), ed esserci muniti di una tuta e niente altro, ci portammo sull'aeroporto di Casarsa. Erano circa le 15 e subito iniziammo la prova velivoli con un giro del campo: erano apparecchi con strumentazione incompleta, tutti senza bussola, con motori che perdevano colpi su colpi, con benzina limitata. Noi piloti vestiti nelle fogge piú strane, ma pieni di un rinnovato entusiasmo ed i *Ba. 25* ci sembrarono in quell'occasione dei nuovissimi caccia!

Ricordo che il primo a decollare per il giro campo di prova, verso le ore 16, fu il tenente Ligugnana del 1° Stormo, uno di quelli che aveva sulle spalle Malta e l'Africa settentrionale e dietro a lui tutti noi, cosí che dopo un'ora una ventina di velivoli era stata provata.

Ma il trasferimento, causa il peggioramento delle condizioni

atmosferiche, fu di nuovo rinviato all'indomani; di nuovo rientrammo ad Aviano per trascorrere in qualche modo la notte. Era andata buca ancora una volta!

Il 29 mattina, alle 10, tutti di nuovo a Casarsa; finalmente si parte; ci suddividiamo in pattuglie poiché ci vengono distribuite soltanto 8 carte di navigazione. Alle 11 si decolla, visibilità tre chilometri; dovevamo atterrare per rifornire a Villafranca Veronese, perché gli altri aeroporti ci erano stati proibiti.

Appena in volo la nebbia ci frega; le formazioni si rompono ed ognuno deve arrangiarsi: undici aeroplani riescono a raggiungere Villafranca, uno va « a puttane » appena fuori campo, un altro vicino a Lonigo, sei *Ba. 25* atterrano a Padova, ed altri undici a Vicenza.

In ogni modo l'indomani mattina, gli aerei, all'infuori di quattro o cinque rimasti bloccati per riparazioni, decollano e raggiungono Bresso: la prima odissea di volo era terminata ed il ghiaccio era stato rotto.

Purtroppo avevamo capito che i tedeschi non erano né sarebbero stati in avvenire dei veri alleati, ma solo ci avrebbero sopportati o quanto meno tollerati; d'altra parte il nostro voltafaccia dell'8 settembre era stato per loro un vero e proprio tradimento.

La medesima cosa succedeva a Gorizia dove alla data dell'armistizio funzionava la Scuola Caccia, al comando del colonnello Botto, solo che lí furono piú fortunati, infatti i velivoli da trasportare erano caccia veri e propri, *Fiat C.R. 42*, *Macchi 200* e *202*. Anche su quel campo altri nostri colleghi si rubavano i voli l'un l'altro, rifiutandosi di volare solo quando i tedeschi chiesero che gli aeroplani, i piú efficienti naturalmente, venissero trasportati in Germania; il rifiuto fu pressoché totale ed i tedeschi dovettero ingoiare o, come si dice, « capire l'antifona ».

Ricordo che a Gorizia accadde un fatto che ritengo unico al mondo: nei primi giorni dopo l'armistizio e nel caos susseguente, si presenta in campo un giovane diciassettenne che asserisce di essere fuggito dal Sud dove si era appena brevettato pilota. In quei giorni non si va tanto per il sottile, né si dà peso alle continue domande del ragazzo su come è meglio fare una virata, su quanti giri motore dare per l'atterraggio, ecc.; dopotutto è un pivello.

Bene, dopo qualche giorno De Nardi, cosí si chiamava il ragazzo, decolla ed esegue varie manovre in maniera ortodossa nel cielo del campo; anzi pochi giorni dopo trasporta, con un velivolo biposto, un alto ufficiale tedesco all'aeroporto di Jesi.

Che cosa c'è di tanto strano? — mi dirai.

Solo questo, De Nardi non era pilota, non aveva mai fatto un volo su qualsiasi velivolo a motore, nemmeno sul *Caproncino*; sino a quei giorni tutto il suo passato aviatorio si riduceva a qualche volo su aliante! Ma tanta era la sua passione che lo portò, complice il « casino » postarmistiziale, a tentare il colpo gobbo, e gli andò bene, e come sia riuscito a farcela non l'ho capito nemmeno ora, dopo due anni circa!

Riorganizzazione

Eravamo alla fine di dicembre, mancavano pochi giorni a Natale; il 1943 stava perciò andandosene e come sempre in quell'occasione, dentro di noi c'erano nostalgia, rabbia e malinconia, ed io come gli altri mi sentivo giú di morale; poi, passate le feste, ci si rimise caparbiamente a lavorare. Il 1944 avrebbe dovuto essere per noi l'anno della resurrezione; anche se sapevamo che poi ci sarebbe stata la fine definitiva qualche cosa dovevamo fare ancora.

A volte pensavo, ed eravamo soltanto agli inizi, a che cosa sarebbe stato di me e dei miei compagni; eravamo degli illusi o degli incoscienti. La nostra scelta, che ci poneva, senza possibilità di dubbio, dalla parte del perdente, ci faceva giudicare dai piú dei pazzi, ed in parte era vero, ma era una pazzia d'amore verso l'Italia e piú ancora, anche se può sembrare irriverente, verso la nostra Arma, che non volevamo vedere sparire cosí ignominiosamente.

Intanto la riorganizzazione procedeva abbastanza bene, seppure fra le molteplici difficoltà del particolare momento, difficoltà dovute alla mancanza di materiale di ricambio, alla penuria di carburante, alla rovina delle infrastrutture a terra, alla diffidenza dei tedeschi nei nostri confronti.

Nella prima quindicina di gennaio erano in via di completamento due Gruppi da caccia: il mio, il 1°, al comando del maggiore Borgogno, ed il 2° al comando del tenente colonnello Vizzotto. Vi era poi un Gruppo di aerosiluranti che, sotto la guida del capitano Faggioni, stava riorganizzandosi a Gorizia.

Ed ecco qualche notizia statistica che, penso, ti farà certamente piacere; come noi rimasti al Nord siamo avidi di notizie riguardanti voi della Regia, cosí penso sia per voi nei nostri confronti.

Il 1° Gruppo era a Torino, e precisamente sull'aeroporto di Lagnasco, con una squadriglia in attesa di trasferimento nel Veneto orientale; gli apparecchi erano i *Macchi 205*. Il reparto si articolava su tre squadriglie: la 1ª intitolata all'indimenticabile Larsimont, comandata dal capitano Visconti; la 2ª, la « Bobba », comandata dal capitano Marinone, la 3ª, la « Ocarso », al comando del capitano Calistri. I comandanti, come vedi, erano tutti tipi in gamba e godevano della nostra piú completa fiducia.

Ogni squadriglia aveva un suo proprio distintivo, dipinto in posizione avanzata sulla cofanatura del motore, appena dietro l'ogiva dell'elica, e precisamente: l'asso di bastoni per la prima, la vespa per la seconda e l'arciere per la terza. Erano distintivi portati su tutti i fronti da reparti famosi; infatti l'asso di bastoni era appartenuto alla 372ª, 373ª e 374ª Squadriglia del 53° Gruppo autonomo caccia; la vespa era del 3° Stormo Caccia, l'arciere fregiava le fusoliere del 1° Stormo.

Il mio Gruppo aveva poi in formazione una squadriglia autonoma, la « Montefusco », montata su *Fiat G. 55* che era destinata a rimanere in Piemonte per la difesa di Torino; la squadriglia era al comando del capitano Bonet.

Il 2° Gruppo Caccia, in fase organizzativa a Bresso, era invece dotato di velivoli *Fiat G. 55* ed era pure su tre squadriglie: la prima dedicata a Canepele, comandante il tenente Drago, la seconda, intitolata a Magaldi, comandante il capitano Bellagambi, la terza, la « Graffer », al comando del tenente Giannelli. I distintivi erano: per la prima « Gigi tre osei » del vecchio 150° Gruppo Caccia, per la seconda il « Diavolo rosso » del 6° Stormo, per la terza « Gamba di ferro » della 97ª Squadriglia del 4° Stormo.

Gli aeroplani, sia i nostri *Macchi 205* sia i *G. 55* del 2° Gruppo, avevano la solita mimetizzazione verde oliva con mac-

chie o striature in verde scuro per la parte superiore; mentre inferiormente erano di tinta uniforme e precisamente un grigio azzurro chiaro.

La nuova insegna di nazionalità era un tricolore rettangolare sui due lati della fusoliera, appena davanti alla fascia bianca, che fu poi tolta; il tricolore era racchiuso in un bordo frastagliato a triangoli gialli. Tale insegna era riportata, piú in piccolo, in alto sulla parte fissa del timone verticale; sulle ali, al di sopra e al di sotto, in un quadrato bianco bordato di nero, erano dipinti due fasci littori stilizzati, pure neri, capovolti l'uno rispetto all'altro. Ovviamente le insegne erano identiche anche per gli *S.M. 79* del Gruppo aerosiluranti, mentre gli apparecchi erano verniciati superiormente in tinta unita verde scuro ed inferiormente del solito grigio azzurro.

I piloti erano tutti reduci di tante battaglie; ricordarli tutti cosí mi è un po' difficile. Ecco ad ogni modo qualche nome: 1° Gruppo Caccia: Cartosio, Ligugnana, Saieva, Cavatore, Marchi, Di Cecco, Biagini, Lugari, Sbrighi, Levrini, Laiolo, Morandi, Maurichi, Marinone, Cipiciani, Talamini, ecc.

2° Gruppo: Pignatti, Brini, Valenzano, Piovosi, Cavagnino, Mazzi, Talin, Longhini, Palermi, Filippi, Berti, Spigaglia, Abba, Covre, Fornaci, De Masellis, Manzitti, Feliciani e altri.

In quel periodo, noi del 1° Gruppo ritiravamo i velivoli sul campo di Lonate Pozzolo da dove, assieme a quasi tutto il Gruppo, alle 14,40 del 26 gennaio, decollai per l'aeroporto di Udine. Aveva inizio cosí il nostro primo ciclo operativo.

A Torino era rimasta la nostra 1ª Squadriglia, « Asso di bastoni », che ci avrebbe raggiunti piú tardi e che fu il primo reparto dell'Aeronautica repubblicana ad avere il battesimo del fuoco in un combattimento nel cielo della città, il 3 gennaio, durante il quale il reparto, al comando del capitano Visconti, senza subire perdite, riuscí ad abbattere tre *P. 38* americani.

Calderone!

Campoformido, base 1° Gruppo Caccia, 30 gennaio 1944.

Il Gruppo decolla su allarme alle 11,30 esatte, a squadriglie scalate di pochissimi minuti. In testa, la prima al comando di

Visconti, poi la seconda, guidata da Marinone, ed infine la terza, di cui oggi faccio parte, con in testa Ligugnana.

Solito giro del campo per radunarsi: noi siamo allineati con la squadriglia di Visconti; un po' piú sotto la 2ª di Marinone. Appena oltrepassata Udine, e precisamente a Sud della città, avvistiamo quattro grosse formazioni di quadrimotori tipo *Liberator*. Do un'occhiata all'altimetro: siamo sui 6500 m. di quota. Improvvisamente sopra Codroipo, dove nel frattempo ci siamo spostati, un gruppo di caccia ci punta addosso. Attimi di incertezza, voci concitate negli auricolari: non riusciamo a distinguere se sono *Messerschmitt 109* tedeschi o *Mustang* americani. Visti di fronte ed in lontananza è difficile distinguerli.

Visconti, piú avanti di noi, non si è accorto dei nuovi arrivati e tira dritto. Sono americani! I caccia hanno virato stretto e ora si distinguono benissimo; puntano da tergo sulla nostra prima squadriglia, ma i nostri *205*, accortisi di loro all'ultimo momento, si buttano in tutte le direzioni ed ha inizio il « calderone »!

Noi siamo troppo indietro ed a quota piú bassa e non possiamo intervenire subito. Ligugnana ci fa fare quota con un ampio giro cosí da porci in condizioni migliori per l'attacco. Siamo ormai sui 9000 metri, sui vetri del mio tettuccio comincia a formarsi del ghiaccio; la voce di Marchi mi scuote di colpo: « *B. 24* a ore due ». Infatti, spostata sulla nostra sinistra e dinnanzi a noi, c'è una grossa formazione di quadrimotori. Ligugnana dà l'ordine d'attacco: i nostri *205* si sfilano l'uno dall'altro ed in linea di fila ci buttiamo contro i bestioni. Dopo il « capo » c'è Maurichi, poi Marchi, Stabile, io, Benati, Slaviero; siamo sulla zona compresa fra Mannago, Pordenone e Portogruaro.

Ligugnana attacca quasi di fronte il quadrimotore di testa. Vedo che gli infila addosso varie raffiche, poi non posso piú seguire gli altri. Ho l'occhio fisso sul collimatore, sono tre quarti dietro ad un bombardiere, sparo con i cannoncini e le mitragliatrici, insisto nelle raffiche. Il velivolo nemico ingrandisce velocemente, i due timoni verticali dalla caratteristica forma ovale sono ormai enormi, eppure incassa i miei colpi senza denunciare danni. Debbo cabrare violentemente e buttarmi in virata per non finirgli addosso. Dio, ma sono enormi questi aeroplani!

Esco dalla virata, con una richiamata stretta che mi inchioda al sedile, per poter osservare il risultato delle mie raffiche. Sotto di me due *Macchi* stanno attaccando a loro volta, uno mi sembra Benati, l'altro dovrebbe essere Marchi; vedo frammenti di lamiera schizzare fra gli aerei, chi sarà stato colpito?

Mi riporto in posizione favorevole e ritento l'attacco contro un altro *B. 24* che vola un po' distanziato dagli altri, ma devo mollare quasi subito perché mi trovo inquadrato dal tiro delle armi dell'avversario. Un nostro *205* sta inseguendo un quadrimotore, gli è quasi addosso; mi accorgo che sta sparando con tutte le armi; di colpo un urlo negli auricolari: « Mollalo,... mollalo! li hai in coda! ». Due caccia *P. 47* sono alle calcagna del nostro *Macchi* che non se n'era accorto, nella concentrazione dell'attacco al quadrimotore, e gli tirano contro da distanza ravvicinata. Il *Macchi* esegue un rovesciamento e si butta in candela; dal numero dipinto in fusoliera riconosco Slaviero. I caccia americani, molto meno maneggevoli, non riescono a seguirlo e il *205* rimpicciolisce giú verso terra; gli è andata bene! Chissà chi avrà urlato l'avvertimento! Ligugnana ci chiama per radio, dobbiamo radunarci; in lontananza, verso il mare, si vedono molti aerei. Cerchiamo di trovare i nostri, di noi manca per ora Stabile, eppure l'ho visto pochi minuti fa.

Giriamo largo ma non incontriamo né i nostri né velivoli nemici; isolatamente puntiamo di nuovo su Udine e vicinanze; mi accorgo che oltre a quello di Stabile manca un altro *Macchi*. Possibile che siano stati abbattuti senza che ce ne accorgessimo? Dopo un altro quarto d'ora di volo, il « guida caccia » ci chiama a terra; ripassiamo su Udine, ci sfiliamo, comincio a ridurre il gas, giú il carrello, Campoformido è sotto di noi. Ligugnana e Marchi sono già in linea con la pista; dietro di me altri due *Macchi* stanno circuitando in attesa di atterrare. Tocco terra, lascio che il mio aereo smaltisca velocità, poi rullo verso la zona del parcheggio; ultime spuntate di motore, i *Macchi* si allineano, scendiamo dagli apparecchi. Siamo stanchi, sul volto di ognuno di noi si legge l'interrogativo « Dove sono Marchi e Stabile? ». Camminiamo adagio verso le baracche, nessuno parla, abbiamo paura a parlare. Allarme! Corriamo a ripararci nelle trincee paraschegge: una squadriglia di *P. 47* giunge in picchiata sul campo mitragliando e spezzonando. Per fortuna danni insignificanti e

nessuna vittima. Gli americani se ne sono appena andati che atterra Stabile: ha inseguito un quadrimotore e sembra che sia riuscito ad abbatterlo sulla zona di Grado; per radio, intanto, veniamo a sapere che Marchi è atterrato a Lavariano.

Il Gruppo è ormai rientrato quasi tutto. Si discute sull'azione e si tirano le somme: tre *P. 47* piú un quadrimotore abbattuti, un altro dato per probabile; gli abbattitori sembrano siano stati il tenente Re, il maresciallo Magnaghi, il tenente Stabile e il tenente Benati; noi abbiamo perso il capitano Marinone, il tenente Torchio ed il sottotenente Cipiciani.

Esco con altri dalla baracca; sono completamente svuotato. Sto pensando a Marinone e Torchio. Vicino a me un gruppo di piloti parla del combattimento. Sono a ridosso del gruppetto eppure la loro voce mi giunge come da lontano, impersonale.

Mi allontano dagli altri, penso a Marinone: aveva fatto tutta la guerra con il 3° Stormo, era stato abbattuto una volta, aveva fatto un mucchio di combattimenti, aveva abbattuto vari aerei nemici, era stato su Malta, in Africa settentrionale, in Tunisia. Insieme con Visconti, Lugari e Cuscunà aveva sostenuto il primo combattimento della caccia repubblicana su Torino... ed ora, chi avverte i suoi a Vercelli?

Incontri

Vizzotto, di tanto in tanto si passava la mano sui capelli a spazzola e mi guardava con un sorriso che era propriamente quello che si usa definire fra il serio ed il faceto. Parlava calmo e ponderava veramente le parole nel colloquio che era in atto fra lui e me.

Mi ero imbattuto in lui a metà febbraio del 1944, in un ufficio della 1ª Z.A.T., dove eravamo capitati entrambi per svolgere urgenti pratiche burocratiche, le mie, affidatemi dal capitano Visconti, che aveva preso il comando del 1° Gruppo dopo il ferimento in azione di Borgogno; le sue, inerenti alla costituzione, del resto quasi ultimata, del 2° Gruppo Caccia di cui a quell'epoca era il comandante.

Il discorso era subito scivolato sul suo Gruppo, quasi pronto

ad entrare in linea, armato con velivoli *Fiat G. 55*, e Vizzotto si rivelò in pochi attimi quello di sempre, il prototipo del comandante che è assieme animatore, esempio, capo e padre del reparto che gli è affidato. Ritornai con la memoria ai tempi del suo 150° Gruppo autonomo, « Gigi tre osei », giú in Africa settentrionale; il 150° era lui, e lui era il 150° Gruppo: una simbiosi perfetta di dedizione, di amore, di esempio.

Ora aveva, come me, prestato giuramento alla Repubblica Sociale Italiana; non lo avevo mai saputo fervente fascista e credo che la sua adesione, come del resto la mia e quella di molti altri miei colleghi, fosse dovuta alla sdegnosa reazione al vedere la nostra Arma abbandonata, distrutta, lacerata dagli avvenimenti susseguenti l'armistizio e dall'abulia dei piú. « Vedi », pressapoco il suo discorso fu questo, « il mio gruppo è pieno di gente in gamba: Bellagambi, Fornaci, Brini, Manzitti, Drago, Piovosi, Spigaglia, Lucardi, Alessandrini, Pignatti, Palermi, Longhini ed altri; tutti della medesima capacità, gente con i coglioni cosí, e poi anche gli aeroplani non sono male, abbiamo i *Fiat G. 55*, veloci, maneggevoli anche in quota, bene armati; penso che appena entreremo in azione vi daremo la "birra" », ed alludeva a noi del 1° Gruppo.

Poi riprese, quasi pesando le parole ad una ad una: « Tutto dipende da quanto durerà questa storia; a lungo andare tutto diventerà piú difficile, sempre piú difficile, sia materialmente sia moralmente. Abbiamo perso la guerra e sai bene che il nostro intervento non modificherà nulla della situazione; in ogni modo cadremo in piedi, mi spiace solo che nessuno alla fine considererà questo nostro sacrificio, nemmeno i tedeschi per il cui rispetto siamo tornati a combattere. L'importante è lottare, bene, lealmente, senza nessuna partigianeria, non facendoci accecare dall'odio, né cercando vendette, restare cioè soldati, piloti. Ma quanti di noi dovranno pagare con la vita questa nostra decisione? Ed alla resa dei conti ne varrà la pena? ». Ci lasciammo cosí, né ebbi piú modo di incontrarlo ancora; il suo interrogativo mi rimase impresso nella mente per mesi ed a tratti, nelle pause fra un combattimento e l'altro, mi tornava a tormentare, ed oggi che tutto è finito mi rammenta l'uomo Vizzotto, il comandante Vizzotto, uno che si tormentava per gli altri, per coloro che lo avevano seguito.

In quel periodo ero stato anche a Gorizia, dove Faggioni stava rimettendo in piedi un Gruppo di aerosiluranti: una squadriglia era già pronta, altre due erano in allestimento a Lonate Pozzolo, e ricordo l'impressione di vedere ancora degli *S.M. 79* con il siluro appeso sotto la fusoliera, come ai tempi di Decimomannu, di Villacidro, di Candurrà, di Castelvetrano. A Gorizia avevo parlato con Bertuzzi. Era pieno di entusiasmo, deciso a fare qualche cosa e poi idolatrava Faggioni, definendolo un « uomo di ferro », un pilota eccezionale che all'atto dell'armistizio si era rifiutato di raggiungere gli anglo-americani, ma aveva portato velivoli e personale a Firenze, dove, dopo una quindicina di giorni, aveva iniziato appunto a riorganizzare la specialità degli aerosiluranti, con il susseguente trasferimento al Nord.

I tedeschi hanno per questi piloti la piú grande considerazione; li stimano piú ancora di quanto stimano noi cacciatori; per loro, che non hanno nell'organico questa specialità, l'aerosiluratore è un pilota eccezionale; egli è colui che, in mezzo alla baraonda delle traccianti, si getta con un grosso velivolo a pelo d'acqua per sganciare l'arma contro la nave nemica, e ciò effettivamente non è cosa da tutti.

La vita di reparto mi ha risollevato il morale; forse sono un illuso, in ogni modo il rivedere molti volti conosciuti, molti volti di gente cosí in gamba, riuniti di nuovo e con la stessa idea, mi ha rinfrancato e, se non ha cancellato, ha senz'altro mitigato molti dubbi.

Un errore

« Con decreto in corso di registrazione, il colonnello Ernesto Botto, Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica, è stato sollevato dalla carica che ha coperto durante sei mesi. Il Duce gli ha scritto una lettera autografa nella quale gli dà l'esplicito riconoscimento di aver tenuto a battesimo la risorgente ala italiana. A sostituire il colonnello Botto è stato chiamato il generale di Brigata Aerea Arrigo Tessari ».

Cosí il comunicato ministeriale rilasciato ieri, 9 marzo '44, nient'altro.

È stato un gravissimo errore.

In seno a noi del 1° Gruppo Caccia, che eravamo stati i primi a ritornare al combattimento, ed agli altri reparti ormai in via di avanzata costituzione, la sostituzione di Botto, che era stato la nostra bandiera nei giorni dello smarrimento totale, suscitò un'amara delusione poiché era stato esonerato, senza alcun valido motivo, colui che aveva reso possibile la costituzione della Aeronautica repubblicana con la sua prestigiosa figura di pilota. Fu proprio per la sconfinata fiducia che riponevamo in quest'uomo che noi aviatori sentimmo, nei giorni successivi all'8 settembre, che nessuna ragione poteva piú giustificare la nostra astensione. Nei contatti che egli ebbe con noi e nei tre discorsi tenuti alla radio nei primi mesi, Botto chiarí perfettamente le ragioni della costituzione della nuova aviazione, e i suoi scopi. Ora, se Mussolini riteneva di poter fare a meno dell'opera del Botto, ciò significava che nel programma del suo governo vi erano divergenze sensibili con i « nostri » intendimenti. Onesto e sincero sino alla brutalità, dal momento in cui aveva assunto l'incarico di sottosegretario dell'Aeronautica, egli era sempre stato, nel suo operato, coerente e leale; di ciò, noi che seguivamo molto da vicino il suo lavoro, eravamo piú che convinti. Era dunque Mussolini che aveva modificato il suo atteggiamento.

Cosí ritornarono in noi i dubbi: il capo del governo non riusciva ad eliminare l'influenza, nel governo stesso, di una ristretta cerchia di gerarchi tesi, ancora una volta, verso un assurdo ed ormai superato totalitarismo, piú che mai assurdo in quel momento.

Qualche segno premonitore c'era stato con la formula del giuramento che tendeva a legare il soldato al partito, con l'abolizione del saluto militare e l'imposizione del saluto romano nelle forze armate, con l'interferenza di personalità politiche nei confronti della nostra Arma e con attacchi contro la persona del Botto, reo, fra l'altro, d'aver allontanato tre ufficiali di prima nomina, appoggiati da Farinacci. Proprio quest'ultimo aveva attaccato Botto, dopo il suo esonero, sul suo giornale, « Il Regime Fascista » di Cremona.

Ricordo che parecchi piloti del mio gruppo si ribellarono all'attacco, anzi i tenenti Ligugnana, Marchi e Levrini risposero per le rime e che il carteggio culminò con una lettera di Ligugnana a Farinacci in data 12 marzo, anniversario dell'Aeronautica italiana. Ecco la lettera in questione e quelle che seguirono:

« Al Direttore del Regime Fascista – Cremona –

li 12 marzo 1944

Egregio Signore,

permettete innanzi tutto di precisarvi che io non sono uno di coloro che in una attività polemica di retoriche discussioni veda il compimento delle sue manifestazioni di fervido patriottismo. Sono Comandante di Squadriglia di un Gruppo da caccia che, anche dopo l'8 settembre, ha dato segni di indubbia vitalità. Se mi sono accinto a scrivervi è perché l'ho ritenuto ponderatamente opportuno.

« Mi è stato dato da leggere il corsivo che avete fatto seguire, in un recente numero di Regime Fascista, alla notizia relativa alla sostituzione del Sottosegretario di Stato dell'Aeronautica. La vostra affermazione nei confronti del Comandante Botto mi ha dolorosamente colpito. Colpito anche personalmente, perché nella figura del colonnello Botto io ho sempre visto l'esempio al quale la mia coscienza di italiano e di soldato conduceva ad ispirarmi.

« Non vi conosco personalmente; sarei quindi spinto ad ammettere che voi siete onesto e leale nella vostra attività polemico-giornalistica. Non mi è tuttavia sfuggito il vostro corsivo di qualche mese fa e la chiara risposta del colonnello Botto. Per questo temo voi non abbiate riservato sufficienti ragioni da esporre se vi chiedo ora di chiarirmi l'affermazione che avete fatta.

« Ricordate che vogliono e fanno il bene della Patria soprattutto coloro che combattono per il suo onore ed il suo prestigio. Ed il Comandante Botto è fra questi; la sua figura di combattente e di soldato è cristallina ed inattaccabile; e su ciò nessun dubbio esiste negli aviatori d'Italia che lo hanno conosciuto.

« A questa mia lettera, volutamente cortese, vi prego voler dare seguito. Sappiate però che se le vostre affermazioni sono suggerite soltanto da vendicativo malanimo, una poco formale manifestazione di disistima nei vostri confronti sarebbe la mia sola risposta.

Tenente pilota Mario Ligugnana

P.S. Qualora intendiate opportuno polemizzare pubblica-

mente su queste mie considerazioni, vi prego voler anteporre al vostro scritto la riproduzione integrale del contenuto di questa mia lettera ».

Ecco la risposta di Farinacci:

Cremona, 21 marzo 1944 XXII

« Al tenente pilota Ligugnana Mario
» » » Emilio Marchi
» » » Gianni Levrini
Loro Sede

« Se io fossi dello stampo del colonnello Botto, mi rivestirei d'autorità, giacché sono Luogotenente Generale della G.N.R., e chiederei per voi i medesimi provvedimenti adottati dallo stesso Botto nei riguardi dei vostri valorosi compagni.

« Ma io sono Farinacci e da Farinacci vi rispondo che le due righe di commento alla "sollevazione" di Botto, sono il meno che potevo dire.

« Nessuno nega i meriti ed il valore dell'ex Sottosegretario all'Aeronautica, ma nessuno può negare altresí che costui è molto, troppo loquace.

« Piú volte egli si è interessato di me, pur non conoscendomi. Certo spirito di cattiva lega io non lo tollero.

« Vi accludo un memoriale pervenutomi che, dopo letto, mi farete la cortesia di riinviarmi. Vi convincerete che io sono stato generoso, pur essendo al corrente di un colloquio avvenuto tra il colonnello Botto ed il generale Giorgi e della risposta da lui data a chi, subito dopo l'8 settembre, lo aveva invitato a Gorizia a presentarsi al Comando Germanico.

« Ma perché, miei cari e valorosi piloti, intervenite voi in una faccenda personale? Perché non mi ha chiesto spiegazione l'interessato? Nella sua lettera il tenente pilota Gianni Levrini dice che tra di voi vi sono fascisti, liberali, socialisti e repubblicani, ma che tutti siete animati dalla fede di combattere per l'Italia Repubblicana.

Nessuno piú di me ne può prendere atto con piacere.

Roberto Farinacci

P.S. Debbo aggiungere che ho ricevuto altre lettere in proposito, ma di piena solidarietà ».

A tale lettera, Ligugnana replicava cosí:

28 marzo 1944

« A Roberto Farinacci — Cremona

« Da un esperto e fecondo avvocato-giornalista quale voi avete la fama di essere, mi aspettavo una risposta piú chiara o per lo meno piú abile. Dalla lettura del "memoriale" che mi avete rimesso (e che vi restituisco) sottoscritto da tre ragazzetti che definite miei "valorosi e cari colleghi" (!), non ho ricavato se non un senso di disgusto per la meschina ispirazione del suo contenuto. Vi confesso di essere lieto che essi non facciano piú parte della nostra Aeronautica.

« Con tale documento voi avete voluto dimostrare giustificata la vostra reazione, derivandola da una questione strettamente personale tra voi ed il colonnello Botto. Ma questo lo dovevate chiarire nel famoso trafiletto, specificando quel qualcosa che "avreste" avuto da dire, ed apponendovi la vostra firma. La forma vaga nella quale vi eravate espresso, e la veste di "voce pubblica" lasciata alle vostre parole, non mi permettono ancora oggi di credere nella vostra buona fede e nella vostra correttezza.

« Non si può giungere a denigrare tutta la figura di un uomo, che nell'ambiente aeronautico è un simbolo, soltanto perché questi ha una antipatia personale nei vostri confronti e perché reagisce ad una inframmettenza da lui ritenuta inutile o dannosa, o per lo meno non disinteressata.

« Queste mie parole vi sembreranno un po' troppo decise; forse perché ancora non vi sono ben chiare le ragioni e gli scopi della rinascita della A.R. secondo i presupposti ideali che soli ci potevano dare spirito e forza nel nostro lavoro. Se mai aveste occasione di fare una scappata nel "Litorale Adriatico", fermatevi a scambiare quattro chiacchiere al 1° Gruppo Caccia.

Tenente Ligugnana Mario ».

Nessuno di noi in ogni modo ritornò sulle decisioni prese; avevamo scelto di tornare a combattere e dovevamo continuare ma, innegabilmente, l'allontanamento di Botto fu un fattore negativo che scosse tutta l'Aeronautica repubblicana, in un momento cosí delicato.

Non c'è stato niente da fare: le bombe e gli spezzoni piovevano da ogni parte, i bombardieri sganciavano squadriglia per squadriglia, metodicamente, con calma; piú in quota grosse pattuglie di caccia vigilavano contro ogni possibile interferenza tedesca o nostra. Cosí in pochi minuti l'aeroporto di Gorizia, sede del Gruppo Aerosiluranti dell'Aeronautica repubblicana, venne danneggiato gravemente. Il terreno sconvolto, la pista interrotta da una moltitudine di buche, qualche baracca cancellata completamente e vari *S.M. 79* resi inservibili. Il Gruppo era stato conciato male: questo il 18 marzo.

Gli anglo-americani erano venuti su dall'Adriatico ed improvvisamente, senza dare possibilità di intervento diretto a noi della caccia, avevano, quel giorno, punito il reparto di Faggioni che già due volte in quel mese, precisamente il 10 ed il 14 di marzo, aveva attaccato la flotta alleata nella zona di mare antistante il litorale compreso fra Anzio e Nettuno, dove attualmente si svolgono i piú accaniti combattimenti del fronte terrestre italiano.

Noi del 1° Gruppo quel giorno eravamo stati impegnati duramente contro grosse formazioni nemiche che, provenienti dal Sud, sorvolavano il Veneto in varie zone. Ci eravamo alzati in volo ed assieme ai *109* tedeschi avevamo cercato di contrastare il passo ai soliti quadrimotori americani. Sopra il Veneto scontro con i *Lightning* della scorta e tre di loro vanno giú; poi ci spostiamo verso l'Istria, dove è il grosso delle formazioni nemiche dirette sulla Germania. Ne veniva fuori una zuffa tremenda e riuscivamo ad abbattere, sempre assieme ai tedeschi, due o tre quadrimotori. I nostri abbattitori quel giorno furono Svanini, Robetto, Marconcini, Stella, Rodoz, Benati e Morosi.

Sopra Fiume, il sergente maggiore Zaccaria viene gravemente ferito, non so come; riesce a lanciarsi con il paracadute ma, purtroppo, giunge a terra cadavere.

Intanto un'altra formazione nemica « fregava » l'aeroporto di Gorizia.

10 marzo. Pochi minuti prima di mezzanotte, le navi anglo-americane aprono il fuoco contro aerei sconosciuti che provenienti da nord-est attaccano bassi sul mare. Il tiro delle armi di

piccolo, medio e grosso calibro è imponente. Dalle navi si spara con alzo zero; ben presto ci si rende conto che l'attacco è portato da velivoli aerosiluranti, data la quota minima che essi tengono rispetto alla superficie del mare.

Ma come fanno a volare cosí bassi nell'oscurità della notte, ma come fanno a non infilarsi in acqua? I serventi ai pezzi sparano e pensano che quelli devono essere dei pazzi. Intanto i pazzi, che sono poi sette trimotori del Gruppo Aerosiluranti, avanzano giostrando in mezzo a quella rete intessuta da migliaia di traccianti, si abbassano ancor piú, e da quota minima e da distanza ravvicinata mollano il siluro contro l'obiettivo prescelto; poi strappo sul volantino, manette dei motori sul « piú cento » ed i *79* tirano su verso il buio del cielo nella rotta di disimpegno.

Di colpo un enorme globo di fuoco si accende sulla superficie dell'acqua: un piroscafo da carico è stato centrato da un nostro siluro e brucia violentemente. Da bordo dei velivoli in virata si osserva il rogo; esultanza ed orgoglio; ma non c'è tempo per ammirare lo spettacolo, la caccia notturna nemica arriva addosso improvvisamente, ed è un susseguirsi di manovre violente, rotte di scampo a pelo d'acqua, di colpi di piede, di virate degne di un velivolo da caccia. I nostri trimotori dirigono verso la costa, verso l'entroterra, ma uno non riesce ad arrivarci: l'*S.M. 79* del tenente Teta che, colpito dalle raffiche nemiche, si inabissa in mare. Gli altri sei apparecchi, al comando rispettivamente di Faggioni, Valerio, Balzarotti, Sponza, Bertuzzi e Amoroso rientrano all'aeroporto di Perugia, usato come campo trampolino per l'esecuzione dell'attacco. Pochi giorni dopo, e precisamente il 14, i nostri ripetono l'azione, sempre nella stessa zona di mare. Anche questa volta unità navali anglo-americane vengono colpite. Il tributo di sangue viene pagato dal tenente Balzarotti e dal suo equipaggio, che non rientrano a Perugia. In due azioni, due equipaggi hanno fatto olocausto di se stessi; il cammino del Gruppo è stato iniziato gloriosamente, ma è stato pagato duramente. La Squadriglia rientrava poi a Gorizia per rimettere in efficienza i velivoli, avvicendare gli equipaggi e preparare ulteriori azioni; almeno questo era il programma di Faggioni e dei suoi uomini, ma il 18 avviene l'attacco nemico al campo, e tutto il lavoro di sei mesi viene quasi completamente distrutto!

Tutto di nuovo da rifare; gli uomini hanno un attimo di

smarrimento: era ancora possibile riportare il reparto all'efficienza che già era costata tanti sacrifici? Per molti non lo sarebbe stato, ma per Faggioni, l'impossibile non esisteva. Il comandante raduna tutto ciò che può ancora servire, raduna gli uomini, dà pochi ma precisi ordini; gli aerei superstiti decollano carichi di tutto ciò che è stato possibile caricare, il rimanente parte con un'autocolonna, la nuova meta è Lonate Pozzolo. Su quel campo li ho appunto ritrovati, pochi giorni fa, quando mi sono recato su quell'aeroporto per ritirare un *205*.

Tutto il Gruppo era in fase di riorganizzazione: installazioni a terra in costruzione, motori, cellule, armi revisionati completamente; la gente lavorava con un accanimento commovente, piloti e specialisti accomunati nell'ansia di essere pronti al piú presto per poter di nuovo tornare a combattere. Ho visto uomini come Santi, Apicello, Zaini, Ferlito, Signorini, Scaramucci, Giulmi, Cicconi, Scotti, Mannelli, Argelli, Fronzoni, Marini, Monaco e tanti, tanti altri, non concedersi attimi di tregua.

Ho parlato con il capitano Alessandri-Stringali del Genio aeronautico, ufficiale tecnico del Gruppo, un uomo cui Faggioni ha saputo trasmettere la sua infaticabilità, ed ho appreso vari particolari interessanti sulle modifiche apportate ai velivoli per renderli piú efficienti bellicamente, dopo l'esperienza di guerra di questi ultimi anni.

Ecco quello che ricordo: sostituzione della mitragliatrice dorsale calibro 12,7 con un cannoncino da 20 mm., eliminazione della gondola ventrale per il puntatore, allungamento dei tubi di scarico motori con l'aggiunta di particolari spegnifiamma, cosí da rendere meno visibili i velivoli durante i raid notturni.

Per farla breve, Faggioni, all'inizio di aprile del 1944, a venti giorni circa dal bombardamento nemico, era di nuovo pronto ad entrare in azione, nonostante la scarsità di mezzi ed il clima di sfiducia dei borghesi.

Forse soltanto lui poteva tanto.

Rubarne uno

Il *Lightning* viene giú in picchiata, i suoi due Allison tirano al massimo dei giri; dietro, un nostro *205* gli sta addosso come

un falco fa con la sua preda: 5000,... 4000,... 2500... 2000 metri; i due aeroplani si avvicinano velocissimi alla terra. Su in alto, sugli 8000 m., continua il gran « calderone » fra gli americani e gli italiani del 1° Gruppo Caccia.

Il *P. 38* americano comincia a raddrizzare il muso, davanti a lui il delta del Po è ormai a pochissimi chilometri. Il tenente Saieva, che lo insegue, tira dolcemente la cloche verso di sé, il *Macchi* diminuisce l'angolo di incidenza, e si allinea di nuovo inesorabile dietro il velivolo nemico. Il pilota americano lo vede o meglio, lo sente dietro le spalle; il suo apparecchio è già stato colpito e non è in grado di manovrare con agilità; attende la scarica fatale poiché nella posizione in cui si trova non può piú far nulla: se raddrizza o vira per tentare di tirare in quota si presenterà comodo bersaglio ai cannoncini dell'italiano; se continua a picchiare si infila nelle valli di Comacchio. Per lui è finita... a meno che...

Fuori il carrello, giú i flaps, motori al minimo, ed il *P. 38* si inclina or su un lato or sull'altro; sta cercando un terreno adatto per poter atterrare alla meno peggio, sempre che quell'altro gli dia sufficiente tempo per farlo. Saieva ha visto la manovra, riduce a sua volta il motore e tallona vicinissimo l'aeroplano americano. Ora potrebbe sparare tranquillamente: in quelle condizioni, sarebbe un gioco abbattere il *Lightning*, ma la sua mano non preme il pulsante delle armi.

Qualche chilometro dopo, il caccia statunitense striscia disordinatamente sul terreno molle, sobbalza in aria, rotea quasi su se stesso, striscia ancora, rallenta, sobbalza di nuovo, si inclina su di una semiala e finalmente si ferma con il muso un po' infossato nel fango e le due eliche contorte. Il *205* come un fulmine passa a pochi metri dal tettuccio, poi tira in quota, « spara » una virata a coltello e punta di nuovo sul caccia americano. Il pilota sta ribaltando all'indietro il tettuccio, si butta fuori dell'abitacolo lasciandosi scivolare a corpo morto verso terra; i suoi occhi sono ipnotizzati da quel caccia che ingrandisce velocemente e che sta per arrivargli addosso. Istintivamente si rannicchia su se stesso in un'illusoria speranza di sicurezza: è in attesa delle raffiche da 20 mm., la sua vita è nelle mani dell'italiano; ma le raffiche non arrivano. Il *Macchi* ripassa basso in virata; raddrizza, sbatte le ali in segno di saluto e si allontana. Incredulità di ritrovarsi vivo!

Le mani slacciano la cerniera del giubbetto di pelle, annaspano, slegano, strappano il fazzolettone di seta stretto attorno al collo, ed è subito un agitarlo frenetico verso l'alto, verso quel pilota italiano che ora sta tirando su in quota, rimpicciolendo velocemente, e che all'americano appare come un arcangelo guerriero venuto in terra a dare, fra tanta ferocia, un esempio di cavalleresca bontà.

Ora arriva gente: se sono partigiani forse lo porranno in salvo, se tedeschi o fascisti lo faranno prigioniero; ma il pilota del *P. 38* non si muove, non gli importa nulla della nuova situazione, continua a guardare verso lo zenit, lassú nel cielo dove ormai è scomparso il caccia italiano.

Il nostro sta ritornando in quota, su verso la zona di cielo dove la morte, assisa su di una nuvola ai margini del combattimento, attende gli aeroplani che cadono verso terra avvolti in strisce di fuoco, e segna un nome sul suo taccuino: italiano, inglese, tedesco, americano, a lei non importa, segna e se li porta via.

Sono cose che il pilota italiano, vecchio cacciatore, conosce molto bene, ma oggi, 28 marzo, è contento; è riuscito a gabbare « sorella Morte »; è riuscito a rubargliene uno. Essa oggi scriverà un nome di meno, anche se ormai era sicura che il pilota americano sarebbe stato suo.

Che fosse un nemico, non ha avuto nessuna importanza, almeno per Saieva, pilota del 1° Gruppo Caccia della R.S.I.

Un anniversario

Quelli della « Montefusco » erano andati su come bolidi, avevano girato largo sul campo di Legnasco e, lasciata Torino alle spalle, avevano fatto quota dirigendosi verso Sud, con Bonet in testa, alla ricerca dei bombardieri nemici segnalati in avvicinamento. Eccoli! Sono quadrimotori *B. 17*, scortati dal solito nugolo di caccia, questa volta del tipo *Thunderbolt*, che dirigono presumibilmente su Torino. I caccia della squadriglia, sette in tutto, intervengono decisi. Bonet si infila nella formazione nemica, riesce a non farsi beccare dalla caccia e, seguito fedelmente dal gregario, il sergente maggiore Biagini, incomincia la danza

attorno ai bombardieri. Le traccianti si rincorrono segando il cielo con rette di morte, i cannoncini alari e quello centrale dei *G. 55* di Bonet e Biagini tirano raffiche su raffiche.

Qualche bombardiere è colpito, ma incassatori come sono questi aeroplani, tiene benissimo quota; la formazione però, sotto la violenza degli attacchi dei nostri due caccia, si disunisce, la rotta non viene piú mantenuta; probabilmente pochi tenteranno di attaccare l'obiettivo.

Bonet controlla la posizione: i due *G. 55* sono a Sud di Piacenza; gli altri apparecchi della squadriglia sono molto piú a Nord, e stanno impegnando gli aerei americani che, proseguendo il volo, si sono avvicinati a Torino.

Virata stretta con l'ala a 90 gradi ed i nostri invertono la rotta. Il capo pattuglia vuole trovarsi nella zona dove dovrebbero per forza passare i quadrimotori americani ed infatti li trovano. Manetta del gas sul « piú cento », barra ben ferma in mano, occhio nel collimatore, si attacca! Di colpo un pattuglione di caccia *P. 47* li intercetta ed il combattimento diventa subito tiratissimo. Gli americani sono molto piú numerosi; vanno addosso ai nostri due *G. 55* sparando con tutte le otto armi alari da 13 mm. Bonet e Biagini cabrano, picchiano, cercano in tutti i modi, nonostante l'inferiorità numerica, di difendersi e di offendere, ed ecco che arrivano gli altri della squadriglia. I primi a buttarsi in mezzo alla mischia sono Bjron e Jellici. Sparano come dannati; i caccia americani si allargano, dànno un po' di respiro ai nostri; i quadrimotori si disuniscono un'altra volta. Bonet riattacca i caccia, Bjron si butta addosso ad un bombardiere e non lo molla. È uno di quelli che ci sanno fare; il suo *Centauro* (cosí chiamavano i *Fiat G. 55*) è incollato al quadrimotore ed i suoi 20 mm. lo centrano. L'aereo americano comincia a dar segni di difficoltà, fumo nero, sbanda, perde quota sempre piú decisamente... precipita.

Bonet intanto è stato preso in mezzo ad una muta di caccia americani. È un duello epico; alla fine purtroppo il numero ha fatalmente il sopravvento. Il caccia italiano improvvisamente punta il muso verso terra e picchia a perpendicolo. Forse il nostro è stato colpito mortalmente. Pochi minuti dopo un grande fiore di fuoco sboccia nei prati sottostanti. Bonet, comandante la squadriglia « Montefusco », si è infilato in terra vicino ad Acqui,

vicino alla città che aveva cercato di difendere dagli attacchi nemici.

Jellici, dopo una picchiata fenomenale, non riesce piú a richiamare l'aereo, si lancia con il paracadute, e si salva. Su in quota, gli altri continuano a giostrare in mezzo ai nemici; continuano nell'assurdo tentativo di fermare quella massa di aerei; assurdo, ma il grosso degli aeroplani nemici, disorientato da tanta audacia è ormai disunito; molti quadrimotori sono stati colpiti, qualcuno probabilmente non riuscirà a rientrare alla base; in ogni caso la missione non potrà svolgersi come era stata programmata.

Mi ricordo che pochi giorni dopo, il tenente Bjron, prendendone il posto, ricordava che Bonet era morto il 29 marzo, il giorno dopo l'anniversario della fondazione della nostra Arma e ciò ci rese piú tristi.

In ogni modo il comando della Squadriglia non poteva passare in mani piú degne. Bjron, l'8 settembre, era a Capodichino con il 22° Gruppo Caccia posto a difesa della città di Napoli. Vide la fuga di tanti, l'ignavia degli alti comandi e si ribellò: scelse il Nord, ma non cercò di mimetizzarsi e di nascondersi. In divisa, poiché gli sembrava tradimento mettersi in borghese in quel frangente, risalí perigliosamente tutta la penisola, sino a Treviso da dove ricominciò la lotta.

Anche noi subimmo amare perdite; il giorno 11 dello stesso mese il 1° Gruppo aveva perso, nella zona di Correzzola, Boscutti e Bortolani, due cari amici, e poi Pesce, abbattuto in Carnia il 22 febbraio. Tre mesi di attività e già tanti caduti!

Lo stesso giorno, 29 marzo 1944, un *B. 24* americano atterrava intatto su di un nostro aeroporto. Ricordo il fatto con precisione.

Il *Liberator* gira largo provenendo da Sud; passa sopra la ferrovia che fiancheggia il campo; vira di 90 gradi sopra gli hangar e con un ampio giro comincia a scendere. In quel periodo sul campo di Venegono non vi era nessun reparto organico, perciò gli avieri di guardia, armi alla mano, corrono fuori degli alloggiamenti, attendendo con stupore e con ansia di capire le intenzioni dell'intruso: mitragliamento, aviosbarco (ma è un velivolo solo!), fotoricognizione?

Poi appare chiaro ciò che vuole fare l'equipaggio del quadrimotore: vuole atterrare. Infatti, eccolo che butta fuori il carrello, abbassa i flaps, riduce motore, e poco dopo rulla sulla pista con tutta la sua enorme mole, le varie armi da 13 mm sporgenti dalle torrette. L'apparecchio è dipinto in verde oliva sulla parte superiore e in rosa sabbia nella parte inferiore.

Il personale di guardia, passato il primo attimo di sorpresa, salta sullo Spa che viene usato per il traino dei velivoli e si sposta a ridosso del quadrimotore che ha ormai spento i motori ed è immobile sulla pista. Da uno dei tanti portelli aperto di scatto si affaccia l'equipaggio e di colpo tutto si ridimensiona e la tensione sparisce. Solo per gli americani, che si trovano davanti i nostri con le armi puntate, la cosa non è del tutto piacevole; infatti essi pensavano di trovarsi in territorio svizzero, che è in effetti, in linea d'aria, vicinissimo.

Che l'aereo fosse inefficiente e non fosse prudente il rientro alle basi americane della Puglia, o che gli aviatori, stanchi della guerra, avessero preferito tentare la comoda carta di una per nulla dura prigionia in Svizzera, è un interrogativo cui ancor oggi, a distanza di un anno e mezzo, non sono riuscito a dare una risposta.

In ogni modo la cosa non era poi di grande importanza per me; mi interessava molto di piú invece riuscire a vedere da vicino il velivolo che molte volte avevo attaccato in quota, e ci riuscii facendomi dare un permesso da Visconti, mio comandante.

L'impressione fu abbastanza forte. Era veramente nel suo insieme una macchina imponente: tozzo, basso sul carrello triciclo, con i quattro grossi motori a sezione ovale, con armi da 13 che spuntavano dappertutto in postazioni binate o singole, con una fusoliera amplissima rispetto a quella dei nostri bombardieri *S.M. 79*, *Br. 20*, *Cant. Z. 1007*. Una strumentazione completissima, con il famoso traguardo di puntamento tipo Norden; i motori da 1400 HP azionanti eliche quadripale gli permettevano di portare un carico di bombe di circa 6500 chili.

Dietro questo esemplare vedevo le centinaia di aerei che ogni giorno uscivano dalle fabbriche americane, fra l'altro non disturbate minimamente da alcun attacco aereo, e capii che per noi era veramente finita. Si trattava solo di una questione di tempo, eppure io ero tornato a combattere contro di loro!

Incoscienza? Forse, ma in quei giorni quale soldato italiano sia al Nord sia al Sud non fu o non dovette essere incosciente?

Forse in quei giorni l'incoscienza voleva dire mantenersi fedeli ad un sentimento di dignità.

Girai intorno al quadrimotore, scacciando i pensieri che la macchina aveva suscitato in me. Sul timone, il disco bianco, distintivo della 15ª Air Force, quella appunto operante nell'Italia del Sud; sull'estrema prua, in bianco il n. 428, piú indietro, sotto la cabina di pilotaggio, era dipinta una vistosa donnina con i capelli sciolti, in succinto costume da bagno, ai margini e superiormente alla figura, la scritta « *Sunshine* »; in complesso un disegno di cattivo gusto, una « americanata »; come distintivi sono senz'altro meglio i nostri.

Nell'allontanarmi, noto che una sentinella tedesca monta da vicino la guardia al velivolo; piú lontano nostri paracadutisti dell'Aeronautica, senz'altro giunti dalla Scuola di Tradate, stanno osservando; la cosa mi mette rabbia.

B. 17!

Lugari s'è buttato dietro a un *B. 17* e non lo molla, raffiche su raffiche. È una « fortezza volante » della 15ª Air Force, di base nei campi attorno a Foggia.

Ormai le riconosciamo dal loro colore (verde oliva superiormente e verde azzurro inferiormente), inoltre sul timone hanno una grande Y nera su un quadro bianco; a quanto sappiamo, appartengono al 97° ed al 301° Bomber Group americano.

Poi, di colpo abbiamo addosso la caccia ed il combattimento si fraziona in mille duelli. Abbiamo lasciato Trieste alle spalle da un po', tre *Thunderbolt P. 47* mi sono piombati addosso dall'alto; scarto di fianco e tiro a cabrare; di lato vedo la squadriglia di Tomaselli che impegna un gruppo di *Lightning P. 38.*

Sento urla nella radio: tutto il 1° Gruppo è impegnato contro la caccia di scorta americana. Dio, quanti sono! *Thunderbolt, Lightning, Lightning, Thunderbolt*: ne hai sempre addosso qualcuno; un *P. 47* mi sfila velocissimo sulla sinistra. In picchiata, cloche in avanti, istintivamente sto per buttarmi all'inseguimento, quando un'ombra enorme sfiora il mio tettuccio, è un *205* che si è incollato alla coda del *Thunderbolt.* Poco avanti i due caccia virano, riconosco dal numero in fusoliera dipinto sul *Macchi* l'aereo di Cartosio. Appena il *P. 47* accenna ad accentuare la virata, Cartosio stringe; richiama un attimo l'aereo, fa una mezza rovesciata e fa partire le raffiche. Vedo le traccianti segare il tettuccio del *Thunderbolt*, graffiarlo lungo tutta la fusoliera: una fiammata violenta e pezzi di lamiera che volano dappertutto; l'aereo americano rotola verso il basso.

Urlo di gioia, come se fossi stato io l'abbattitore; sopra di me il grosso ventre di due *P. 47* che volano in sezione. Tiro violentemente la leva a cabrare, ho lo stomaco contratto, le mascelle indurite, senso di nausea. Il mio *205* drizza di nuovo e punta sui due americani, ho l'occhio fisso sul collimatore, il dito pronto sullo sparo; si sono accorti di me, s'inclinano di lato e buttano giú il muso in candela; per reazione nervosa faccio partire una raffica che si perde ormai inutilmente nel cielo. Tolgo manetta, cloche a sinistra, mi giro un attimo per vederli, di nuovo barra al centro, tutta avanti, manetta... sono sudato,... non vedo niente davanti a me, molto in basso due punti neri, forse sono i miei due *P. 47*, e chi li piglia piú? Raddrizzo il *205*; il combattimento continua, le orecchie cominciano a ronzare, le idee diventano confuse, attraverso gli auricolari urla, richiami, parolacce, qualche frase in tedesco; ci devono essere in giro anche i *Me. 109.*

Un *205* vira alla mia destra; mi butto dietro a lui, non so chi possa essere, lo seguo; di nuovo nella mischia, di fronte musi ovali di *Thunderbolt.* Manovro violentemente con l'aeroplano, poi sparo ancora, non so contro chi,... ho solo intravisto una sagoma sul collimatore, sono ubriaco, ubriaco di combattimento.

Un aereo americano fuma leggermente; non possiamo continuare nell'attacco, la benzina diminuisce rapidamente; i comandanti di squadriglia chiamano per il rientro. In alto, *B. 17* che dirigono al Nord; non possiamo farci nulla, dobbiamo rientrare.

Atterriamo alla spicciolata a Campoformido al limite dell'autonomia e portiamo gli aerei al decentramento; siamo tutti stravolti, qualche aereo è pieno di buchi, noi eravamo circa quaranta, loro saranno stati tre o quattrocento. Mancano Lugari e Morosi; nessuno li ha visti andar giú.

Incoscienza? Forse, ma in quei giorni quale soldato italiano sia al Nord sia al Sud non fu o non dovette essere incosciente?

Forse in quei giorni l'incoscienza voleva dire mantenersi fedeli ad un sentimento di dignità.

Girai intorno al quadrimotore, scacciando i pensieri che la macchina aveva suscitato in me. Sul timone, il disco bianco, distintivo della 15ª Air Force, quella appunto operante nell'Italia del Sud; sull'estrema prua, in bianco il n. 428, piú indietro, sotto la cabina di pilotaggio, era dipinta una vistosa donnina con i capelli sciolti, in succinto costume da bagno, ai margini e superiormente alla figura, la scritta « *Sunshine* »; in complesso un disegno di cattivo gusto, una « americanata »; come distintivi sono senz'altro meglio i nostri.

Nell'allontanarmi, noto che una sentinella tedesca monta da vicino la guardia al velivolo; piú lontano nostri paracadutisti dell'Aeronautica, senz'altro giunti dalla Scuola di Tradate, stanno osservando; la cosa mi mette rabbia.

B. 17!

Lugari s'è buttato dietro a un *B. 17* e non lo molla, raffiche su raffiche. È una « fortezza volante » della 15ª Air Force, di base nei campi attorno a Foggia.

Ormai le riconosciamo dal loro colore (verde oliva superiormente e verde azzurro inferiormente), inoltre sul timone hanno una grande Y nera su un quadro bianco; a quanto sappiamo, appartengono al 97° ed al 301° Bomber Group americano.

Poi, di colpo abbiamo addosso la caccia ed il combattimento si fraziona in mille duelli. Abbiamo lasciato Trieste alle spalle da un po', tre *Thunderbolt P. 47* mi sono piombati addosso dall'alto; scarto di fianco e tiro a cabrare; di lato vedo la squadriglia di Tomaselli che impegna un gruppo di *Lightning P. 38*.

Sento urla nella radio: tutto il 1° Gruppo è impegnato contro la caccia di scorta americana. Dio, quanti sono! *Thunderbolt*, *Lightning*, *Lightning*, *Thunderbolt*: ne hai sempre addosso qualcuno; un *P. 47* mi sfila velocissimo sulla sinistra. In picchiata, cloche in avanti, istintivamente sto per buttarmi all'inseguimento, quando un'ombra enorme sfiora il mio tettuccio, è un *205* che si è incollato alla coda del *Thunderbolt*. Poco avanti i due caccia virano, riconosco dal numero in fusoliera dipinto sul *Macchi* l'aereo di Cartosio. Appena il *P. 47* accenna ad accentuare la virata, Cartosio stringe; richiama un attimo l'aereo, fa una mezza rovesciata e fa partire le raffiche. Vedo le traccianti segare il tettuccio del *Thunderbolt*, graffiarlo lungo tutta la fusoliera: una fiammata violenta e pezzi di lamiera che volano dappertutto; l'aereo americano rotola verso il basso.

Urlo di gioia, come se fossi stato io l'abbattitore; sopra di me il grosso ventre di due *P. 47* che volano in sezione. Tiro violentemente la leva a cabrare, ho lo stomaco contratto, le mascelle indurite, senso di nausea. Il mio *205* drizza di nuovo e punta sui due americani, ho l'occhio fisso sul collimatore, il dito pronto sullo sparo; si sono accorti di me, s'inclinano di lato e buttano giú il muso in candela; per reazione nervosa faccio partire una raffica che si perde ormai inutilmente nel cielo. Tolgo manetta, cloche a sinistra, mi giro un attimo per vederli, di nuovo barra al centro, tutta avanti, manetta... sono sudato,... non vedo niente davanti a me, molto in basso due punti neri, forse sono i miei due *P. 47*, e chi li piglia piú? Raddrizzo il *205*; il combattimento continua, le orecchie cominciano a ronzare, le idee diventano confuse, attraverso gli auricolari urla, richiami, parolacce, qualche frase in tedesco; ci devono essere in giro anche i *Me. 109*.

Un *205* vira alla mia destra; mi butto dietro a lui, non so chi possa essere, lo seguo; di nuovo nella mischia, di fronte musi ovali di *Thunderbolt*. Manovro violentemente con l'aeroplano, poi sparo ancora, non so contro chi,... ho solo intravisto una sagoma sul collimatore, sono ubriaco, ubriaco di combattimento.

Un aereo americano fuma leggermente; non possiamo continuare nell'attacco, la benzina diminuisce rapidamente; i comandanti di squadriglia chiamano per il rientro. In alto, *B. 17* che dirigono al Nord; non possiamo farci nulla, dobbiamo rientrare.

Atterriamo alla spicciolata a Campoformido al limite dell'autonomia e portiamo gli aerei al decentramento; siamo tutti stravolti, qualche aereo è pieno di buchi, noi eravamo circa quaranta, loro saranno stati tre o quattrocento. Mancano Lugari e Morosi; nessuno li ha visti andar giú.

Nella baracca Guidi, comandante di squadriglia, si sta sfogando. Attorno, Tomaselli, Ligugnana, Cartosio, Di Cecco, Visconti, Salvatico ed altri. « Si sarà fatto fregare dai *B. 17* all'inizio! Quante volte glielo avevo detto di non mettersi in coda a quei bestioni... e cosí vicino! Se ti fai troppo sotto di coda, quelli ti fregano, ma lui no! », e butta il caschetto sul tavolo.

La morte di Lugari lo ha scosso, ma Guidi ha ragione. I *B. 17*, le « fortezze volanti », hanno un armamento tale che il settore di coda è troppo protetto: sono sei armi da 13 mm. fra la torretta estrema di poppa, quella ventrale e quella dorsale, che sviluppano una massa di fuoco enorme; se poi volano in formazione serrata veramente sono rogne.

L'unico attacco che abbia probabilità di successo contro quei quadrimotori, va portato di fianco, tre quarti avanti, con rotta opposta alla loro, cosí da sfruttare l'angolo morto di tiro delle armi, nella zona delle ali e dei motori; oppure si può tentare un attacco frontale, ma per questo tipo di attacco ci vuole un fegato cosí...

Lugari di fegato ne aveva fin troppo; per lui non esisteva la paura: attaccava d'impeto, buttandosi addosso all'avversario; la posizione non contava, il numero dei bombardieri non contava, lui andava diritto e sparava, ed oggi l'hanno beccato!

È ormai sera, sono stanco e nervoso, mi butto sul lettino, ma non riesco a prendere sonno. Penso a tante cose, confusamente, penso ai combattimenti, alla guerra in generale. Sono momenti in cui ti senti demoralizzato; ti senti un niente e ti vien voglia di gridare, di piantare tutto, ...poi, a poco a poco, la stanchezza ti aiuta a dimenticare tutto, le idee si fanno sfocate, e ti addormenti pensando a domani, al prossimo allarme, ai tuoi compagni, agli aeroplani, a quelli che non sono piú rientrati. Allora ti accorgi che sono le paure di sempre, i pensieri di sempre, di prima dell'armistizio, di Malta, dell'Africa, della Sicilia, sono i pensieri di un pilota da caccia italiano, da quattro anni.

Solo ti « brucia » per Lugari e Morosi; non dovevano morire.

Oggi, 6 aprile 1944, sui fogli del diario storico del 1° Gruppo Caccia, due nuove crocette nere vicino ai nomi di due piloti. Meglio non guardare piú quei fogli.

Fine aprile; l'inizio della primavera è già in atto. Le cose per noi aviatori, o meglio per noi aviatori combattenti, non sono cambiate: allarmi, combattimenti, caduti, ed attorno tanto menefreghismo, tanto attendismo. La gente è stufa di questa guerra, ormai sa che vinceranno « loro », gli anglo-americani, e li aspetta, odiando sempre piú i tedeschi ed anche noi.

Eppure noi del 1° Gruppo Caccia continuiamo a decollare, a buttarci contro gli aerei nemici che ogni giorno diventano sempre piú numerosi, e continuiamo a farlo senza porci domande, cercando di scacciare i dubbi, e nessuno capisce che lo facciamo solo perché il giorno in cui la guerra finirà, i vincitori debbano ammettere che anche al Nord, l'Aeronautica italiana non ha subito passiva gli avvenimenti, ma ha continuato a sacrificarsi perché la sua dignità e, di riflesso, quella del popolo italiano, rimanesse integra, e la sua bandiera fosse rispettata anche da « loro ».

In questo periodo, anche al Gruppo Aerosiluranti Buscaglia le perdite sono state forti; le crocette nere riempiono ormai il diario storico del reparto.

Il 6 aprile scorso, il medesimo giorno in cui noi perdemmo Morosi e Lugari, tredici *S.M. 79*, con Faggioni in testa, erano decollati verso le 16 dalla sede di Lonate Pozzolo per il campo trampolino di Perugia, da dove sarebbero all'indomani partiti per attaccare ancora una volta la flotta di sbarco nemica nelle acque di Anzio.

Gli aeroplani volavano divisi in squadriglie di tre apparecchi ciascuna, l'ultima di quattro velivoli. Le varie pattuglie si tenevano vicine fra loro per proteggersi a vicenda in caso di attacco nemico, dato che i velivoli erano meno manovrabili, appesantiti dal siluro agganciato sotto il ventre.

Come al solito, e nonostante la continua presenza di formazioni da caccia nemiche nel nostro cielo, i nostri aerosiluranti erano senza scorta. Noi del 1° Gruppo, sempre in volo, non potevamo essere dappertutto ed i tedeschi erano impegnati nel nord Adriatico, ad attaccare le formazioni di bombardieri alleati diretti su obiettivi in Austria ed in Germania.

I nostri procedono regolarmente; la pianura padana è ormai lontana alle spalle. Hanno appena sorvolato i crinali appenninici e si affacciano sulla Toscana, quando il velivolo di De Lieto ha delle noie. Il pilota decide, dopo avere dato comunicazione per radio a Faggioni, di invertire la rotta e rientrare a Lonate. Sulla sinistra si sfila Firenze; i trimotori correggono la rotta e puntano su Perugia ormai non molto lontana.

In candela, portando l'attacco nel modo a loro piú congeniale, una pattuglia di una decina di *P. 47 Thunderbolt*, si precipita sugli *S. 79*. Nessuno dei nostri se n'è accorto e una grandine di proiettili si abbatte sui trimotori, li dilania. Gli aerosiluranti cercano scampo buttandosi in tutte le direzioni, ma è un macello ugualmente. I *P. 47* rifanno un altro passaggio, ma è ormai una cosa superflua.

Gli aeroplani di Albini, Lulli e Cusimano precipitano uno dietro l'altro con tragica successione, lasciandosi dietro una striscia di fumo nerastro. Piú in quota, il *79* di Fabbri esplode come un macabro fuoco pirotecnico; gli altri sono tutti colpiti piú o meno gravemente. Con la forza della disperazione ed una abilità da « vecchi manici », i trimotori si abbassano e razzolano a pochi metri da terra, liberandosi cosí della caccia nemica. Sponza, prima di atterrare a Firenze con il velivolo ridotto ad un colabrodo e non piú riparabile, riesce ad abbattere un avversario; sul medesimo aeroporto atterra poco dopo Bertuzzi. Gli altri riescono a scapolarla atterrando chi a Forlí chi ad Arezzo.

Praticamente il Gruppo era stato distrutto.

Quattro giorni dopo, a notte ormai imminente, una pattuglia di quattro aerosiluranti italiani è segnalata al largo di Anzio. Le navi americane iniziano il fuoco di sbarramento; quei velivoli non sono fantasmi, sono i redivivi del Gruppo Buscaglia, risorti miracolosamente dopo la strage del 6 aprile, cioè di quattro giorni prima!

Il decollo era avvenuto poco prima da Perugia. Gli aerei approntati per l'azione erano cinque, ma quello di Ruggieri, proprio durante il decollo, entra in avaria ed è costretto a rimanere a terra.

Gli aerosiluranti, arrivati in formazione sulla direttrice di Orbetello, si allargano, si distanziano e, bassi sul mare, puntano

contro le navi da cui si alza una muraglia di fuoco. Armi contraeree di ogni calibro formano una rete micidiale attorno alle navi; i volti degli uomini dei nostri equipaggi, tesi nello spasimo dell'azione, nella tensione che precede lo sgancio del siluro, sono illuminati a tratti dalla vivida luce dei bengala che fioriscono nel cielo notturno. I *79* procedono nonostante tutto; i piloti, con colpi secchi di piede o agendo sul volantino, li fanno scartare su un lato o sull'altro, per evitare le raffiche nemiche e l'attacco dei caccia notturni che attendono i nostri all'esterno di quella bolgia di fuoco.

I quattro velivoli repubblicani girano e rigirano cercando le loro prede, le navi da carico. Sono momenti in cui l'orologio sembra si sia fermato, momenti in cui l'uomo, solo davanti al pericolo, e senza nessun testimonio, diviene un eroe, vincendo la paura che lo attanaglia, od un vigliacco, se si butta nelle tenebre circostanti, ove esiste la possibilità di salvezza.

Loro sono stati eroici.

Sono in mezzo al fuoco... via! via! via!

I siluri sono partiti: Faggioni, Sponza e Valerio, dopo aver giostrato piú e piú volte in mezzo alla flotta nemica, hanno sganciato. Dopo qualche minuto tocca a Bertuzzi; alte colonne d'acqua, rese rossastre dal riverbero degli incendi, si alzano verso l'alto e sono segnale di vittoria. I nostri hanno, anche stavolta, colpito duro.

A Lonate ha atterrato solo Bertuzzi, con qualche « sbrego » sull'apparecchio, ma tutta roba di nessun conto. Faggioni, colpito in pieno, è precipitato in mare. Sponza ha l'aereo colpito in piú parti: il *79* non tiene piú l'aria, i motori sono fermi, a bordo si è sviluppato un incendio, gli uomini dell'equipaggio sono feriti. Con forza sovrumana, il pilota riesce ad ammarare; un mezzo navale inglese li fa prigionieri (la notizia ci è arrivata proprio in questi giorni).

Valerio è in volo verso Lonate. Sull'Emilia un nubifragio fortissimo lo prende in mezzo; l'aeroplano diviene un fuscello in balia delle forze scatenate della natura, una corrente discendente spinge inesorabilmente l'aereo verso terra. Il comandante lotta con tutte le sue forze contro gli elementi, poi urla ai suoi di lanciarsi, tenterà di tenere in aria il velivolo per permettere a loro di salvarsi.

Jasinski, secondo pilota, tocca terra incolume; è l'unico a salvarsi. Qualche chilometro piú a Nord, nei pressi di Medesano, una frazione di Parma, lo schianto. La natura, che non ha voluto rispettare gli eroi, ha vinto.

Non so se il gruppo Buscaglia risorgerà ancora. Penso sia molto difficile ora che anche Faggioni, il suo comandante e trascinatore, se n'è andato per sempre.

Dal marzo al 10 aprile troppi equipaggi persi; anche dei titani sarebbero in diritto di abbandonare la lotta.

Per i tedeschi!

24 aprile 1944: quel giorno ci giunse l'ordine di trasferimento. Da Campoformido il 1° Gruppo Caccia doveva portarsi con tutte le sue tre squadriglie sull'aeroporto di Reggio Emilia, cosa che avrebbe dovuto avvenire entro qualche giorno, appena rimessi in sesto i velivoli e sistemato tutto il materiale da trasportare via terra con gli specialisti. Lasciare Campoformido e la città di Udine fu per me e per i miei colleghi motivo di tristezza poiché su quel campo, in quella città, moltissimi di noi si erano ritrovati subito dopo l'8 settembre, quando tutto si disperdeva e crollava, e lí avevamo ritrovato una nostra speranza, la forza per ritornare al combattimento. Il Veneto orientale era sempre stato la culla della Caccia italiana e lo fu anche in quell'occasione.

Solita confusione che avviene quando un reparto si sposta; velivoli da provare dopo le varie riparazioni o controlli; gli autocarri per il trasferimento del materiale da officina e vario da caricare, e gli autocarri non sono mai in numero sufficiente; interrogativi sulla nuova destinazione; malinconia per molti di noi che lasciano le famiglie o la ragazza da queste parti.

In un momento di pausa parlo con Bandini. Si parla di molte cose, poi il discorso scivola come al solito sulla guerra e piú precisamente su questa nostra guerra. Siamo d'accordo sul fatto che dobbiamo continuare a combattere, il nostro onore lo esige; ma siamo anche perfettamente d'accordo sul fatto che

la faccenda si fa sempre piú sporca. I tedeschi comandano dappertutto e ci impongono di combattere per loro, anche se cercano di nasconderlo in mille modi, anche se la nostra stampa, dando notizia dei nostri combattimenti, continua a mettere in risalto il fatto che noi lottiamo in difesa delle nostre città attaccate dai bombardieri anglo-americani. Agli inizi forse era cosí, e noi abbiamo accettato di tornare a combattere proprio pensando a quello, ma ora le cose sono cambiate e c'è in molti di noi malcontento, delusione, amarezza.

I quadrimotori americani attaccano le nostre città, specialmente quelle situate sulla linea ferroviaria e stradale diretta oltre il Brennero, come Bologna, Verona, Treviso, o altre sedi di industrie di interesse militare come Torino, Milano, e lo fanno proprio all'americana, buttando giú le bombe a tappeto, dove vanno vanno, e cosí si hanno un sacco di morti fra i civili. Ma per ora noi non siamo intervenuti che raramente, appunto perché impegnati in altre zone, talvolta oltre i confini orientali.

Poi ci sono i cacciabombardieri che in piccole formazioni sono ormai padroni del nostro cielo.

La loro tattica è ormai basata quasi esclusivamente su attacchi di piccole formazioni di bimotori *B. 25* o cacciabombardieri *P. 51 Mustang* o *P. 47 Thunderbolt*, i quali attaccano ponti, ferrovie, nodi stradali, fabbriche. Purtroppo queste formazioni sono sul nostro cielo ventiquattro ore su ventiquattro e scorrazzano quasi indisturbate.

Finora siamo noi del 1° Gruppo il solo reparto italiano da caccia in azione, anche se per fortuna è ormai certo che il 2° Gruppo, di base a Bresso, entrerà in azione proprio in questi giorni; finalmente qualcuno che ci darà una mano! Con Bandini si parlava appunto della nostra attività di questi ultimi mesi, attività senza soste. Siamo esausti e poi c'è la rabbia di dover combattere spesso solo per i tedeschi. In marzo e aprile abbiamo quasi sempre impegnato combattimento fuori dei nostri confini; infatti i quadrimotori e la caccia di scorta alleata, provenienti dalle basi dell'Italia del Sud, sono diretti verso obiettivi situati in Germania, Austria, Romania, Cecoslovacchia.

Le rotte principali di tali formazioni sono all'incirca tre o quattro: la piú interna sul nostro territorio passa al largo di Ancona, taglia l'Adriatico, passando all'incirca sulla zona di

Udine, per poi sorvolare le Alpi; un'altra rotta allarga sull'Adriatico, poco dopo il decollo dalla Puglia, passa al largo di Zara, poi ad oriente di Fiume e con rotta sempre verso Nord, si inoltra in territorio austriaco e germanico.

Le altre due rotte, piú orientali, che dirigono su obiettivi in Jugoslavia, Romania, Cecoslovacchia, tagliano sul Gargano, ma con direttrice Zara, Zagabria, Vienna, Brno e su al Nord; l'altra, traversato l'Adriatico, punta su Monstar, Sarajevo, Budapest e zone nord orientali.

A volte gli aerei passano su una rotta molto addentro al nostro territorio con direttrice Bologna, Verona, lago di Garda, e, oltrepassate le Alpi, puntano sulla Germania occidentale. Per ora queste puntate sono rare, ma forse il nostro trasferimento a Reggio Emilia è dovuto ad un probabile aumento di formazioni nemiche su tale rotta.

In ogni modo ecco un piccolo consuntivo di marzo e aprile.

11 marzo: combattimento sull'Istria; non rientra Zaccaria.

21 marzo: arriviamo fin quasi a Zagabria senza prendere contatto con le formazioni nemiche e rientriamo solo dietro ordine di Visconti il quale, appena dopo l'atterraggio, disse pressapoco queste parole: « I tedeschi si difendano i loro obiettivi che noi ci difendiamo le nostre città ».

26 marzo: calderone fra Udine, Trieste e Fiume; non rientra Casentini.

29 marzo: una nostra squadriglia si spinge fino a Lubiana, poi tutto il gruppo attacca sull'Adriatico, e perdiamo Capatti, mentre Pittini atterra fuori campo con una gamba squarciata.

2 aprile: di nuovo sull'Istria e la Jugoslavia nella zona di Bleiburg. Durante un furioso combattimento, i *Macchi* di Burei e Marchi si scontrano in volo; Burei si salva, Marchi precipita a terra.

6 aprile: sempre sull'Istria, perdiamo Lugari e Morosi.

Quello che racconta la stampa sono « balle ». Troppo spesso combattiamo per i tedeschi, cercando di fermare le formazioni che dirigono sulle loro città o sui loro obiettivi militari.

La nostra amarezza è purtroppo giustificata. Intanto dall'inizio dell'attività (tre mesi e mezzo circa) il 1° Gruppo Caccia ha perso: Biagiotti, Brighi, Cipiciani, Marinone, Bortolani, Boscutti, Capatti, Lugari, Casentini, Castellani, Zaccaria, Di Carlo, Pesce, Morosi, Tiralassi, Marchi, Torchio, Talamini.

Momenti senza importanza

Leggo da una mia annotazione di quei giorni: « Da tre giorni sono con il Gruppo sull'aeroporto di Reggio Emilia; tutto è cosí diverso dal Friuli! La campagna è piatta e di monti all'orizzonte non se ne vedono proprio; la terra è grassa, di un marrone scuro, piena, dà l'idea del "pingue raccolto", di un qualche cosa di sanguigno come la gente che vi abita, gente che parla lentamente, con un'inflessione nella voce che rende il discorso facile ed invita a parlare di cose piacevoli, di tavole imbandite, di vino, di donne.

« La guerra sembra cosí lontana, eppure si avvicina ogni giorno di piú. La gente di questi luoghi, cosí bonaria all'apparenza, è capace invece di un odio che su nel Veneto era meno violento; ce ne siamo accorti subito appena arrivati; quel loro guardarti a lungo in silenzio, quel rasentarti in bicicletta sulle strade bianche di polvere che costeggiano l'aeroporto, senza degnarti di un saluto. Ci disprezzano ».

È pomeriggio e comincia a far caldo. Seduto sull'erba del campo, cerco un po' di refrigerio. Ho addosso la combinazione di volo, compresi gli stivali foderati di pelo. Attorno a me sei o sette altri piloti, come me « d'allarme ». Nessuno parla; io penso alla situazione particolare del momento e ne provo dolore, un dolore interno, sordo, senza possibilità di sfogo: ci odiamo fra italiani, si uccide l'amico perché ha una divisa diversa dalla tua, e questa è la conseguenza di un armistizio fatto irresponsabilmente e di una fuga collettiva del nostro governo in quel tragico momento.

È stata una guerra disgraziata, ma piú ancora è stato il suo finale a far precipitare la tragedia. Voi al Sud a morire contro i tedeschi, noi al Nord forzatamente alleati degli stessi, perché ci siamo ribellati al modo in cui eravamo stati abbandonati l'8 settembre. I partigiani, quelli veri, che combattono per una libertà che è reazione ai tanti anni di totalitarismo; i fascisti,

i pochi illusi, che sperano in una fantomatica vittoria di Mussolini, e poi mille e mille approfittatori di questa situazione sia fra i partigiani, sia fra i fascisti; gente senza scrupoli che, gli uni nel nome della libertà, gli altri nel nome dell'onore, compiono soprusi di ogni genere ed anche atroci delitti.

Siamo rimasti noi militari che, usi a vivere rispettando una direttiva morale d'onore e di coscienza, combattiamo fra la sufficienza dei tedeschi e l'odio di tanti italiani. Forse noi piloti siamo rimasti i piú « puliti » perché non abbiamo mai accettato di combattere i nostri fratelli e continuiamo come sempre ad andare lassú per buttarci addosso a quelli che sono stati i nostri nemici fino all'8 settembre, e continuiamo, come sempre, a pagare di persona.

Cerco di non pensare a queste cose; tutti noi cerchiamo di non pensarci, di scacciare ogni giorno questi dubbi, queste amarezze, ma quando sei a terra ed aspetti che suoni l'allarme, essi ti saltano addosso e non ti mollano.

Guardo il mio *205* parcheggiato a poca distanza da me, tettuccio aperto, paracadute a cavalcioni del terminale della fusoliera. È pronto per il combattimento, è pronto a portarmi in quota, sui 9000 metri, dove i ragionamenti scompaiono, dove tutto diviene terribilmente semplice: tu, il tuo aeroplano, i tuoi cannoncini; loro, i loro aeroplani, i loro cannoncini. Se ci sai fare, se hai fortuna, tanta fortuna, torni qui a sederti sul campo, in circolo con i tuoi amici; se ti va male, gli altri stringeranno il cerchio per illudersi che tu sei ancora presente, ed è l'unico modo per allontanare lo spettro della morte da noi che siamo ad essa predestinati.

Guardo ancora gli aeroplani; ormai sono vecchiotti. I nostri specialisti, fanno miracoli per darceli sempre efficienti, ma ormai hanno centinaia di ore di volo, sono stati strapazzati violentemente in cento combattimenti. Quando vai in volo senti che la macchina è stanca, che non arrampica piú come prima, che sempre piú spesso ha qualche cosa che non va.

Per un pilota il suo aeroplano è tutto e noi soffriamo anche di questo, ma la situazione è quella che è, per cui bisogna « arrangiarsi », come sempre! Mi alzo e mi avvicino al mio *205*, m'appoggio alla sua fusoliera, la tocco con le mani a palme

aperte per sentire il contatto del metallo, ed è un travaso di reciproca fiducia.

Dopotutto, il *Macchi* è sempre un bell'aeroplano!

Maggio 1944: situazione

Aprile è terminato da pochi giorni. In questa prima settimana di maggio la situazione era abbastanza calma al nostro Gruppo e permetteva qualche ora tranquilla; non ci si poteva allontanare dal campo poiché l'allarme incombeva sempre, ma si aveva piú tempo per accudire alle nostre faccende private, scrivere a casa ed agli amici, sistemare le nostre poche cose che ci portiamo sempre appresso, leggere i giornali con piú calma, discutere fra noi della situazione, nostra in particolare, e della guerra in generale.

Per noi le cose non andavano troppo bene; continuavamo a sforzarci di dare il meglio di noi stessi, ma ci accorgevamo che i tedeschi erano ormai i veri ed i soli padroni, che i partigiani aumentavano e che il governo Mussolini era sempre piú un governo che non poteva governare.

Il conflitto poi aveva ormai sancito la piú o meno vicina vittoria degli Alleati, alla quale del resto eravamo preparati.

In quei giorni c'era stata una grossa novità: il 29 aprile, verso le ore 13, aveva iniziato l'attività bellica il nostro gemello: il 2° Gruppo Caccia, di stanza a Bresso, agli ordini del maggiore Alessandrini. Il reparto era montato sui *Fiat G. 55*, una buona macchina, simile al nostro *Macchi 205*. Il loro primo combattimento l'hanno sostenuto nei cieli lombardi, anzi molto vicino alla metropoli milanese. Soliti pattuglioni di quadrimotori americani, soliti nugoli di caccia di scorta ed i nostri, decollati su allarme, addosso con foga: era il loro primo combattimento e ci tenevano a fare bella figura.

Qualche velivolo nemico impallinato a dovere, qualcuno abbattuto ed il 2° Gruppo paga il suo tributo di sangue: cade il tenente Manzitti; il suo *G. 55* precipita colpito in pieno dalle 13 mm. avversarie.

Anche per noi del 1° quel giorno era segnato da un brutto

destino, o meglio da una « carognata ». Infatti, il 29 suona anche a Reggio Emilia l'allarme. Decolliamo a squadriglie serrate; mentre in quota, dopo una puntata al Sud, sorvoliamo gli Appennini con rotta Bologna, un certo numero di caccia ci si mette in coda. I nostri velivoli « fanalino » ci avvertono della faccenda e, mentre cerchiamo di capire se sono *Messerschmitt* tedeschi o *Mustang* americani, quelli ci rimpinzano di proiettili. Guidi, che porta la formazione, ci butta tutti in rovesciata e ci sottraiamo cosí all'improvvisa trappola; ormai, nella picchiata di disimpegno abbiamo perso molta quota e non si può piú tentare di attaccare combattimento. « Quelli », fra l'altro, non si vedono piú in giro; atterriamo a Reggio, siamo tutti giú di morale. Contiamo gli aerei: ne mancano due. Poco dopo per telefono arriva purtroppo la conferma: il maresciallo Selvatico ed il sottotenente Bandini sono stati abbattuti quasi contemporaneamente nel primo attacco di sorpresa.

È andata male e stupidamente!

L'altro nostro reparto da caccia, la Squadriglia autonoma « Montefusco », continuava, da campi del Piemonte, a compiere azioni di intercettazione contro formazioni di bombardieri nemici. In questo periodo, al reparto comandato da Bjron è andata abbastanza bene e non hanno avuto perdite. Beati loro!

Il Gruppo Aerosiluranti era invece in fase riorganizzativa, dopo le perdite subite durante l'attacco nella zona di Anzio; il comando del reparto era stato assunto dal capitano Marino Marini, un uomo che per serietà, coraggio e preparazione professionale non farà certo rimpiangere il povero Faggioni. Faggioni! Non mi sembra vero che non sia piú fra noi, il pilota delle decine di attacchi alle navi nemiche con il 132° Gruppo Aerosiluranti di Buscaglia durante tutto il conflitto; quello che ti faceva il tonneau con il *79*; quello che faceva i passaggi tanto bassi da portarsi via l'erba del campo attaccata al ruotino di coda; l'uomo senza macchia e senza paura è scomparso per sempre.

In quei giorni avevo avuto una inaspettata e gradita sorpresa, avevo ricevuto nientemeno che dalla Finlandia una lettera di un mio vecchio compagno di corso, che è in forza ad uno dei due gruppi da trasporto dell'Aeronautica repubblicana, il gruppo « Terracciano », che era partito da Bergamo nel gennaio scorso. Nella lettera non mi diceva molto, ma si riprometteva di scrivermi piú a lungo in seguito.

Il Gruppo, al comando del maggiore Pellizzari, opera alle dirette dipendenze della Luftwaffe, nelle retrovie del fronte orientale, vola con i vecchi ma fedeli *S. 81* rimessi in sesto dai nostri magnifici specialisti e, a quanto so, si sta facendo onore. L'altro Gruppo Trasporti, in fase di avanzato approntamento, sempre sul campo di Orio al Serio (Bergamo), dovrebbe fra non molto partire anch'esso per quella zona.

Il 2° Gruppo Caccia entrato in azione, gli aerei da trasporto italiani con equipaggi italiani che operavano in mezzo alla neve ed al gelo dell'estremo Nord d'Europa, erano fatti positivi che mi ridiedero la carica morale; dopotutto, se anche si doveva cadere, ed era previsto, saremmo caduti in piedi.

Una giornata « carogna »

Due erano un poco sfasati; gli altri quattro, in linea di fila, venivano bassi contro terra come dei sassi: le otto armi alari lanciavano centinaia di proiettili da 13 millimetri che aravano la pista ed il prato. Buttato a terra ai bordi del campo, assieme ad altri piloti, li vedemmo sfilare bassi, con i motori stellari da 2800 HP tirati al massimo. Al primo passaggio aggiustano il tiro e centrano in pieno il *205* di Magnaghi, ferendolo in modo gravissimo: il poveretto si trovava in fase d'atterraggio e non si era accorto di nulla. I sei caccia americani in fondo al campo tirano in cabrata, stringono una virata con l'ala che fa perno verso terra e di nuovo ci sono addosso; altre raffiche, altri aerei colpiti, confusione. Noi della 2ª Squadriglia riusciamo in qualche modo a decollare; le nubi erano bassissime, 200, 250 metri da terra e ci infognammo nel mezzo. Erano le 8,40 del 12 maggio 1944, le cose quel giorno erano incominciate decisamente male per noi.

Giro in mezzo alla foschia e poco dopo mi ritrovo sul campo: ora tutto è calmo, riatterro. Anche gli altri, sbucando dalla densa nuvolaglia, stanno venendo a terra; intanto comincia a piovere.

Sono da poco passate le nove e circa mezz'ora dopo il primo attacco arriva un'altra formazione. Devono essere ancora quelli di prima: se ne sono stati un po' in quota per lasciarci atterrare e prenderci di nuovo in castagna. Ricordo che saltammo nei nostri apparecchi decollando fra un attacco e l'altro. Avevo lo stomaco chiuso, ero partito a digiuno; le cinghie, sistemate male, a causa della fretta, mi davano tremendamente fastidio alle spalle. Facciamo quota e quelli intanto si imboscano nella foschia. Dopo aver vagato in mezzo alla foschia, non riuscendo a vedere quasi nulla, dirigo verso il campo. Dopo poco la radio ci chiama a terra, ma chi vedeva piú la pista? Il tempo era peggiorato ancora di piú; bene o male atterrammo e ci portammo ai decentramenti; ormai pioveva forte.

Mezzogiorno: altro attacco! Evidentemente ci avevano preso gusto; oppure quel giorno si erano messi in testa di distruggere il 1° Gruppo. Appena calmata la loro furia, una nostra squadriglia decollava nel tentativo di agganciarli, ma con la complicità delle nubi, la cosa non riusciva ed i nostri atterravano senza nulla di fatto.

Durante il secondo attacco invece il tenente Morandi era riuscito ad abbattere un incursore. Purtroppo i nostri danni erano gravi, circa venti *205* erano stati conciati male dal mitragliamento.

Era probabile che gli attacchi al campo si sarebbero ripetuti nel pomeriggio e quindi il comando decideva di decentrarci con gli aerei rimasti efficienti sulla pista di Cavriago.

Infatti nelle prime ore del pomeriggio decolliamo, con tempo sempre perturbato, dirigendoci sulla nuova base. Appena vi arrivai sopra fui preso dalla fifa: quella non era una pista ma solo un pezzo di pista, portare giú un *205* su una striscia cosí corta era un affare serio; in piú, a poca distanza dalle testate, vari pioppi rendevano piú difficoltosa la cosa; in ogni modo dovevo atterrare. Dopo aver fatto un giro attorno al terreno d'atterraggio, mi allineo con la pista, riduco il motore; fuori il carrello, giú i flaps, l'aereo barcolla, è al limite della velocità di stallo, correggo appena e con leggerezza l'allineamento; dinnanzi a me un *Macchi* è già in fondo alla pista, anzi, vedo dal terriccio sollevato dalle ruote, che l'ha oltrepassata; perdo ancora quota, tengo su l'aereo che galleggia appena nel-

l'aria, motore al minimo. Dio solo sa come andrebbe a finire con i giri cosí bassi se dovessi riattaccare.

Ho i nervi tesi; ecco l'inizio dell'asfalto, in quell'attimo lascio sprofondare l'aereo, ormai ero a 50 cm. circa da terra, e ogni metro che avessi perso significava andar fuori pista in fondo; attimi di tensione, poi con il caratteristico colpo sulle gambe sento l'asfalto sotto le ruote, ho toccato! Madonna, se era corta! Motore fermo, cloche contro lo stomaco per obbligare la coda dell'apparecchio contro terra ed evitare una capottata e giú a pigiare sui freni; finalmente, con il carrello già sul prato, riesco a fermarmi, rullo girando di 180 gradi e ballonzolando mi porto sul prato per lasciare la pista libera agli altri.

Eccone un altro che sta atterrando; mi lascio scivolare giú dal mio aereo ed osservo la corsa sulla pista del nuovo arrivato: ce la fa, non ce la fa, va fuori, le mie mani sono contratte. Il *205* finalmente si ferma e dirige verso di noi: era Scarpa.

Un altro; questo ha troppa velocità, non ci può star dentro; a fondo pista agisce energicamente sui freni. L'aereo « punta i piedi », solleva la coda e si mette sull'attenti, proprio a fondo pista: il pilota se la cava con qualche contusione, era Cimatti. Dietro a lui un altro *Macchi*, mentre in fondo pista era rimasto l'aereo di Cimatti a dar fastidio; il nuovo arrivato era cosí costretto a bloccare le ruote e capottava; il pilota, dopo essere uscito a fatica dal velivolo, dirigeva verso di noi.

Un altro. A quota minima, sfiorando gli alberi, sfila tutta la pista, poi ridà motore, tira a cabrare e allarga il giro; non se la sentiva, ed aveva pienamente ragione, di atterrare su quel fazzoletto. Ricordo che era Di Cecco; mentre il suo aeroplano faceva quota, un altro *205* tocca terra, ma picchia troppo forte, imbarda, poi si impenna, rovesciandosi in mezzo alla pista. Il pilota era rimasto dentro all'abitacolo, prigioniero del peso del velivolo; eravamo inchiodati dall'angoscia, non potevamo far nulla, sul campo non esistevano mezzi di soccorso né antincendio.

Qualcuno di noi si mise ad urlare parole inutili; Weiss, il pilota, stava bruciando assieme al suo aeroplano e noi non potevamo far altro che osservare l'atroce spettacolo.

Intanto gli altri caccia che stavano circuitando, rendendosi

conto dell'impossibilità di atterrare, facevano di nuovo rotta verso Reggio Emilia.

In mezzo alla pista le fiamme a poco a poco cedevano il campo ad un'acre e densa colonna di fumo nero, poi tutto finiva.

Del tenente Weiss e del suo apparecchio non era rimasto veramente nulla. Io do di stomaco.

Il maresciallo Magnaghi, colpito alla mattina ad una gamba ed allo stomaco, sarebbe morto due giorni dopo. Due piloti caduti ed una trentina di velivoli fuori uso; decisamente quel giorno era stato per noi una giornata « carogna ».

Sempre noi

Il 2° Gruppo era entrato in azione su Milano il 29 aprile; aveva poi in maggio partecipato a vari combattimenti nei cieli della Lombardia e del Veneto, ed aveva perso Manzitti ed Orsolan, ma il peso dei combattimenti sino al 31 del mese l'avevamo sostenuto noi del 1° Gruppo, noi ed i nostri *Macchi 205* che sottoposti ad un impiego cosí massacrante, denunciavano inefficienze sempre piú gravi e frequenti, ma, come per voi della Regia, non avevamo altro, perciò c'era poco da discutere o da scegliere.

Anche fra noi piloti la stanchezza fisica ed anche morale cominciava a farsi sentire: uno o due combattimenti al giorno, eppure tiravamo avanti a denti stretti, forse stupidamente illusi, che a cose finite, il nostro sacrificio avrebbe contato qualcosa sulla bilancia della giustizia, quella vera; ma per ora, da che tutto è finito, siamo derisi, disprezzati, e forse tornerà a nostra condanna l'aver combattuto al Nord, avendo come giudici, non voi fratelli aviatori, che al Sud con la stessa purezza di sentimenti avete combattuto e pagato di persona come noi, ma coloro che si trovano oggi dalla parte dei vincitori, senza colpo ferire, perché imboscati.

Dopo la brutta giornata del 12 maggio, noi del 1° Gruppo

partecipammo ad altri due combattimenti; il 14, contro caccia americani *Lightning*, cadeva Garavaldi, ma anche tre di « loro », abbattuti uno da Cimatti, uno da Vezzani, uno da Visconti, che è sempre il migliore di tutti noi ed è colui che riesce a tenerci uniti.

Nel secondo combattimento della giornata, al confine fra l'Emilia ed il Veneto, un altro pattuglione di *Lightning* ci abbatte Cartosio.

Il 18, il 20 ed il 24 piccole scaramucce; il 25 la cosa diviene piú impegnativa: a sud di Parma, grosso « calderone » con i soliti *Lightning*. Due di loro vanno giú per merito di Chiussi e di Trevisan. Gorini sembra che abbia abbattuto o quasi un quadrimotore; noi perdiamo Satta, ma non era ancora finita. Due giorni dopo, vicino al campo, ci abbattono Leone, poi, il 31, voli d'allarme, intercettamenti, ed anche Giacomelli va giú.

L'ultimo giorno del mese ha sempre un valore particolare: è il consuntivo di trenta giorni, è insomma un po' il giorno della verità. Ero abbacchiato, come tanti altri colleghi; alla sera non riuscivo a prendere sonno, mi ero portato in branda dei fogli, le solite note che tanti di noi buttavano giú alla buona alla fine delle nostre giornate; me li aveva dati Ligugnana. Erano annotazioni di due di noi che non c'erano piú, di due nostri caduti: Marchi e Cartosio; continuavo a leggerli e a rileggerli.

Piansi anche, quella sera, per tanta purezza di sentimenti, per tanto coraggio. Essi, come me, come gli altri rimasti, sapevano che la guerra era persa, ma oltre al dono della vita ci avevano lasciato quelle righe, testamento spirituale, che nessun avvenimento di allora e nessuna reazione di oggi o di domani potrà, non dico infangare, ma nemmeno cercare di offuscare. Ecco a caso due brani: scriveva Marchi il 28-12-'43:

« Finora ho compiuto il mio dovere di soldato e di italiano sempre e dovunque vi fosse da difendere l'onore ed il prestigio della Patria; non posso ora rinnegare questo mio patrimonio d'onore, onesto e puro. Nel mio depresso spirito, nel mio sconsolato dolore, sento che in questo disperato momento piú che mai l'Italia ha bisogno di tutti i suoi figli. Perciò ho superato ogni dubbio, ogni incertezza; ho anteposto ad ogni

altro sentimento la mia volontà di servire ancora la Patria, e lo faccio convinto della nostra opera e del nostro programma: dobbiamo riscattare il nostro onore e la nostra dignità di soldati per riaffermare dinnanzi al mondo la nostra esistenza e per mantenere viva nel nostro popolo la forza dello spirito nel sentimento di amore di Patria ».

E il 15-3-'44:

« Sento ancora intorno a me, negli sguardi e nelle mezze parole della gente, l'incomprensione e la sfiducia di troppi. E ciò mi addolora perché so che questi non sono i veri sentimenti del nostro popolo. Credo in lui come credo in me stesso; comprendo il suo smarrimento e la depressione del suo spirito dopo i tragici eventi di questa guerra, ma non dubito della sua rinascita.

« ... Si deve dimenticare ogni astio, ogni divisione di ideologie politiche, per guardare solamente, al di sopra di tutto, al bene superiore della Patria, per ricostruirla dallo sfacelo nel quale è caduta...

« ... La nostra è anche una missione: è nel nostro esempio che deve stare la forza di persuasione e di convincimento che porti il nostro popolo a credere nuovamente in se stesso, strappandogli di dosso quel velo di sfiducia e di smarrimento che gli ha ottenebrato la coscienza ».

E dal diario di Cartosio:

« Sopraggiunto l'allarme, sono salito sul mio *Macchi* per affrontare decisamente, con tutta la squadriglia — comandante in testa — il nemico. In sette abbiamo dato battaglia a trentasette velivoli nemici, parte bombardieri e parte cacciatori. Tutta l'attenzione accumulata nei miei occhi è tesa contro il nemico. Mi trovo terribilmente solo contro tre apparecchi. Governo le leve del mio velivolo e assalto il nemico, cercando di romperne la formazione. La mia follia è qua, tutta qua dentro i miei occhi aperti, in fondo ai miei occhi acuti che guardano dinnanzi a sé. Mi sento forte, pronto, coi nervi ben congegnati e raccolti, con le connessure delle membra ben strette, mi sento in petto il cuore ben pieno, ben pieno di un sangue caldo e l'anima è impavida, alzata come una bandiera. Gli occhi misurano serenamente il pericolo che sta sospeso minaccioso nel cielo della Patria sulle mie ali; impenno l'apparecchio, puntando dal basso all'alto il nemico; l'oltrepasso, puntando nuovamente; e vedo un volo denso di fumo uscire dall'apparecchio avversario, poi una fiamma ne erompe a lingue, a ventagli. Io seguo l'apparecchio che precipita, che si capovolge, rovesciando fuori le torce viventi dei piloti. Ho abbattuto l'apparecchio nemico, ho toccato la meta. Ma su questo umile quaderno intraprendo un altro volo verso una meta non meno ardua di quella raggiunta oggi. È una meta ideale alla quale si giunge per vie anche piú alte che non siano le vie dell'aria percorse attraverso la tempesta della guerra.

« Come il poeta sa il mistero delle piante, le cui radici scelgono nel fondo senza luce i modi onde il fiore sia, in alto, tutto luce, e il mistero del sangue umano che, nell'amare, si traduce negli occhi nuovi in un velo di innocenza, cosí nel mio animo le ali meccaniche cessano di esistere e rinasce in me un'altra realtà non meno certa, non meno forte che mi fa volare con le ali dell'amore ».

Cartosio finisce cosí le sue annotazioni:

« Io vorrei dire alla donna che mi ama, alla mamma della mia piccola Gabriella: è giusto che tu voglia vivere intensamente questa tua vita singolare di moglie d'un volatore, questa nostra bella avventura d'amore: è giusto; ed è bene che noi seguitiamo a cercare le cose sempre piú belle, sempre piú nuove, sempre piú grandi. Tu sei fatta per un'esistenza meravigliosa ed io desidero che tu la viva profondamente.

« Finita la guerra io tornerò a te, alla nostra Gabriella, con tutti i miei segreti d'amore, stanco di rincorrere sogni nuovi nei cieli della Patria, con un bisogno grande di pace e di serenità. Quel giorno cercheremo la casetta piú solitaria, nel paese piú semplice, fra la gente piú schietta. Tu con la tua stanchezza, Gabriella con la sua sorridente gioventú ed io con la mia esperienza di vita sofferta, staremo soli nella casa linda e piena di sole; e rivivremo nel ricordo, le ore piú belle, piú feconde della nostra esistenza, quelle date al sacrificio e al dolore ».

Novità e mistero

Avevano atterrato in sezioni di due, una dopo l'altra, con in testa Bellagambi. Dopo il rullaggio i *G. 55*, ventisette in

tutto, vennero allineati per decentrarli. Il campo di Reggio Emilia era appena sufficiente per la dispersione dei *205* del 1° Gruppo e, dopo l'arrivo dei *Fiat* del 2° Gruppo di Alessandrini, era zeppo di aeroplani; fra l'altro ci era stato preannunciato l'arrivo, entro pochi giorni, sempre sul nostro campo, della Squadriglia « Montefusco », dislocata a Torino con una dozzina circa di apparecchi.

I velivoli arrivati il 1° giugno 1944 erano in condizioni molto migliori dei nostri; infatti le ore di volo ed ancor piú i combattimenti che avevano addosso erano di molto inferiori a quelli che pesavano sui nostri sfruttatissimi *205*. Il 2° Gruppo ce li consegnava poiché esso sarebbe stato subito armato con velivoli tedeschi: i *Messerschmitt 109*. Infatti i piloti del secondo gruppo sarebbero partiti entro pochissimi giorni per Munzingen, in Germania, dove avrebbero fatto il passaggio su tale aereo.

I piloti del 2° Gruppo, il 25 maggio, avevano avuto uno scambio di idee piuttosto vivace nel cielo emiliano con grosse formazioni di *Liberator* scortati da *Lightning* (ma da dove sbucavano sempre tutti quegli aerei!). Quel giorno le squadriglie avevano attaccato con foga; dietro i comandanti di squadriglia Bellagambi e Drago (due cannoni) erano Longhini, Pignatti, Forgnatti, Feliciani, Marzi, Lucardi, Santuccio, Spigaglia, Fornari, Orsolan, Sprecher, Palermi, Filippi, Rosas, Brini, Giorio ed altri.

Botte da orbi prima contro i quadrimotori e poi contro i *Lightning*. Il combattimento dura da quasi un'ora, il decollo era avvenuto alle 13, ma l'autonomia è quella che è, e le munizioni sono finite, per cui i *G. 55* devono rientrare a Bresso.

Prima di sera tutti sul campo a vedere le nuove macchine, a guardarci dentro come se non avessimo mai visto un caccia! Le differenze dal nostro *Macchi* non sono poi molte, anzi come linea le due macchine sono abbastanza simili. Il motore — il Daimler Benz 605 tedesco da 1250 HP — è identico per i due tipi, anche l'armamento: 3 cannoncini da 20 mm., due mitragliatrici da 12,7, è identico; come caratteristiche di volo siamo piú o meno sullo stesso piano, forse il *G. 55* arrampica meglio del nostro *Macchi* e raggiunge una quota massima un po' superiore, però è un po' meno maneggevole. Insomma tutto dipenderà dal pilota; in ogni modo nei prossimi giorni avremo modo di provarlo e di provarlo seriamente in combattimento.

Nel guardare i *Fiat G. 55* ricordo che pensavo dentro di me: « Se continuiamo di questo passo anche questi nuovi aeroplani avranno vita corta ». Infatti, i nostri combattimenti aerei, sempre tirati al massimo, sdrumavano le macchine in pochissimo tempo: duelli con continue affondate, cabrate dai 2000 metri ai 10000 e viceversa, motore sempre con i giri al massimo, virate da far scricchiolare le ali, né si poteva far in altro modo, considerando che nei duelli aerei di quel periodo avevamo sempre contro un numero doppio e a volte triplo di aerei nemici, e che questi, tralasciando i quadrimotori, erano aeroplani di ottime caratteristiche, pari ed a volte superiori a quelle dei nostri.

Generalmente incocciavamo nei *Thunderbolt* o nei *Lightning*, piú raramente nei *Mustang* e negli *Spitfire*; il *Thunderbolt* dovevi fregarlo a bassa quota, dove era poco maneggevole, o mentre tirava in cabrata poiché era piú lento a salire dei nostri caccia, ma dagli 8000/9000 in su, quando il tuo motore non ti dava quasi piú potenza a causa della rarefazione dell'aria o del compressore applicato al motore, che era troppo piccolo, il *Thunderbolt* diventava un leone: inserito il ristabilizzatore di potenza in quota, il suo motore — un Pratt Witny da 1625 HP — gli permetteva tutte le manovre che il pilota si trovava nella necessità di eseguire, mentre tu con il *G. 55* o il *205* a malapena galleggiavi nell'atmosfera, e quello allora ti beccava.

Il *Lightning* non era un cannone in fatto di manovrabilità, ma con i due motori Allison da 1475 HP filava sui 650 Km/h, per cui ti piombava addosso d'improvviso. Non dovevi mai presentarti davanti al suo muso perché, con un 20 mm. e quattro 13 mm. concentrati in pochi centimetri, ti scaricava addosso un binario di proiettili con una dispersione ridottissima, per cui se ti centrava faceva davvero il buco. Nelle manovre strette, diciamo acrobatiche, potevi invece buttarlo giú. *Spitfire* ne vedevamo pochi; in ogni modo era un aereo molto simile ai nostri, molto maneggevole e con un leggero vantaggio di potenza (700 Km/h.). Poi c'era il *Mustang* e con lui erano do-

lori; era una macchina formidabile a qualsiasi quota, con molta potenza, un buon armamento, un'altissima velocità — sui 680 Km/h. — una lunghissima autonomia, ed un'eccezionale robustezza. Insomma in un duello con un *Mustang*, riuscire ad abbatterlo o per lo meno a non farsi abbattere, non era impresa di tutti i giorni.

Se chiudo gli occhi mi sembra di vedermeli ancora sfrecciare attorno quei caccia americani; erano dipinti sino all'inverosimile in modo bizzarro, sui musi, a metà fusoliera, sui timoni.

C'erano i *Mustang* tutti con il muso e i timoni rossi, del 332° Gruppo e poi, sempre con muso rosso, ma con il piano di coda verticale a strisce oblique rosse quelli del 31° Gruppo; con i piani di coda tutti gialli quelli del 52° Gruppo, mentre quelli del 325° li avevano a scacchi gialli e neri. Per il resto della fusoliera, esclusa una striscia gialla sulle semiali a ridosso della fusoliera, questi caccia non erano verniciati, cioè si presentavano con la lucida superficie metallica.

I *Thunderbolt*, quasi sempre color metallo, a volte invece erano verniciati nella parte superiore di un verde oliva carico ed inferiormente in grigio chiaro, come quelli del 325° Gruppo con i timoni a scacchi giallo neri e la capottatura del motore bordata anteriormente di rosso; altri avevano il timone verde e giallo ed appartenevano al 350° Gruppo della caccia brasiliana. Poi vi erano quelli dell'86° Gruppo: fusoliera metallica, muso rosso e piani di coda a strisce orizzontali rosse; quelli dell'85°, muso inferiormente dipinto di azzurro, piano di coda verticale azzurro con frecce gialle; o quelli del 324° Gruppo, tutti metallici con una grossa saetta rossa longitudinalmente sulla fusoliera.

I *Lightning* erano sempre senza alcuna colorazione, cioè del colore del metallo, salvo le ogive delle eliche dipinte in vari colori, a seconda, appunto, dei gruppi di appartenenza, rosse, verdi, gialle.

Gli *Spitfire* erano sempre con verniciatura mimetica, a chiazze verde chiaro, verde scuro, cachi; variava solo la colorazione dell'elica: rossa, azzurra o gialla.

Tutti questi velivoli appartenevano alla 15ª ed alla 12ª Air Force di base nell'Italia del Sud.

Il 1° giugno aveva portato una novità a noi del 1° Gruppo: i *G. 55* del 2° che avrebbero armato la nostra 3ª Squadriglia, la quale versava i suoi *205* efficienti alla 1ª e 2ª Squadriglia, ma a sera ci portò pure una sorpresa: il Gruppo Aerosiluranti, comandato da Marino Marini dopo la scomparsa di Faggioni, aveva decollato da Lonate Pozzolo con destinazione segreta.

Gibilterra!

Gli aerosiluranti rientrarono a Lonate Pozzolo il 6 giugno e quel giorno anche noi della caccia restammo ammirati per quanto avevano osato fare quelli dei *79*: fu un'impresa che vale la pena di raccontare.

Quando ormai tutti, compresi noi militari della Repubblica Sociale Italiana, pensavano che difficilmente il corso degli avvenimenti avrebbe girato a nostro favore, a poco piú di un mese dalla perdita nella zona di Nettuno di vari equipaggi e dello stesso comandante Faggioni, il capitano Marini decollava con dieci aeroplani per destinazione ignota, con gli ordini sigillati in busta da aprirsi a decollo avvenuto, e l'ordine era: « Attaccare le navi nemiche nella rada di Gibilterra ».

Fatto scalo in Francia, nell'aeroporto di Istress, i nostri trimotori decollarono per l'ultimo lungo balzo alle 2,20 della notte del 5 giugno. L'attacco cosí meticolosamente preparato e rischiosamente affrontato dagli uomini del reparto entrava cosí nella sua fase culminante.

Noi della caccia siamo portati a snobbare gli aviatori delle altre specialità, ma ricordo che quel giorno valutammo appieno il valore di uomini, che con mezzi ridotti, su una rotta lunghissima, si buttarono addosso alla temuta roccaforte di Gibilterra.

Quella fu un'impresa, purtroppo ora dimenticata, ma che qualsiasi aviazione straniera ci invidierebbe per le difficoltà superate, sia dal coraggio degli equipaggi, sia dalla preparazione organizzativa. La preparazione era stata meticolosa; gli apparecchi controllati nei minimi particolari dai motori alle strumentazioni; lavoro improbo eppure preciso, pignolesco. Gli specialisti non si erano dati riposo; il loro capo e animatore,

il capitano del Genio aeronautico Alessandri-Stringali, era stato sempre vicino ai suoi uomini, primo nei controlli, ultimo a mensa ed in branda, purché le macchine fossero perfettamente a punto.

E lo furono!

Tu sai benissimo che il *79* è sempre stato una macchina sicura, fedele, ma in quell'occasione penso abbia sentito, se il metallo può sentire, l'importanza della posta in gioco e si fece tutte quelle ore di volo con il siluro appeso sotto e con circa duemila chilogrammi di carburante oltre al carico normale, in perfetta efficienza.

Durante l'avvicinamento, gli uomini hanno i nervi tesi; buio sul mare mentre si va al Sud, al limite della Spagna, si costeggia il Marocco e, alla fine, si inverte la rotta puntando decisamente a Nord; tra poco dovrebbero essere sull'obiettivo. Il volo prosegue normale; si comincia a scalare di quota riducendo i motori, i volantini stretti nelle mani, strumenti sotto continuo controllo visivo, ecco di fronte, a pochi chilometri dal primo apparecchio, la roccaforte nemica, con le sue installazioni, con le navi alla fonda. Tutte le luci sono accese a Gibilterra: gli inglesi non si aspettano un attacco da parte di velivoli italiani o tedeschi; si ritengono al sicuro specialmente per la grande distanza.

Improvvisamente i nostri aerosiluranti piombano in rada ed attaccano. Sono fantasmi usciti dal buio della notte; i siluri a corsa finale circolare vengono sganciati e filano verso le carene delle navi; una, due, tre esplosioni con altrettante grandi fiammate: hanno colpito! Tutte le luci si spengono, la base è in pieno allarme, le fotoelettriche riempiono di rapide strisce bianche il cielo. I nostri si sottraggono all'insidia accecante con virate alla cacciatora. In rada una nave stende una cortina fumogena; dalla pista, ai piedi della rocca, caccia pesanti si alzano in volo per intercettare gli intrusi.

I nostri non possono difendersi: per risparmiare peso e poter caricare piú carburante, necessario per il lungo volo, hanno persino tolto le mitragliatrici. Marini, De Lieto, sono sotto il fuoco dei caccia nemici, ma riescono a farcela, riescono a buttarsi nell'oscurità. Rotta di rientro, tanti, tanti chilometri

ancora da fare; si spegne il motore centrale e si vola con i soli due alari cosí si consuma meno benzina. Se tutto andrà liscio, domani o dopodomani si potrà di nuovo essere a casa.

E tutto andò liscio veramente quella volta. La fortuna aiutò gli audaci ed il 6 Lonate Pozzolo sfilava sotto le fusoliere degli *S.M. 79*. Orgoglio di essere riusciti nell'impresa: quattro o cinque navi colpite, e soprattutto una gran voglia di dormire. Purtroppo i nostri aerosiluratori trovarono invece, bellamente schierati sul campo, i plotoni di rappresentanza che rendevano gli onori, il generale Tessari ed alti ufficiali tedeschi, pronti per il discorso di prammatica, e con le decorazioni da appuntare sulla giubba.

Tutte cose di cui avrebbero fatto anche a meno, perché gli aviatori, quelli veri, in fondo sono un po' tutti degli orsi.

All'azione che, ricordo, ebbe grande risonanza anche in campo nemico, avevano partecipato dieci velivoli con i seguenti equipaggi:

1) capitano pilota Marini Marino, tenente pilota Neri Gianfranco, sergente motorista Signorini Silvio, maresciallo R.T. Benini Silvio; 2) tenente pilota Pandolfo Francesco, maresciallo pilota Moschi Sesto, sergente maggiore motorista Gallinotti Giuliano, 1° aviere marconista Raia Francesco; 3) capitano pilota Bertuzzi Irnerio, aspirante pilota Bellucci Alfredo, sergente motorista Loretti Marino, 1° aviere R.T. Cerino Pasquale; 4) sottotenente pilota De Lieto Domenico, sergente maggiore pilota Scotti Gianmaria, 1° aviere motorista Manfrino Marcello, 1° aviere R.T. Scarso Alfonso; 5) tenente pilota Merani Adriano, sergente maggiore pilota Canis Antonio, 1° aviere R.T. Conte Nicola, aviere scelto motorista Colle Enrico; 6) sottotenente pilota Del Prete Francesco, sottotenente pilota Perina Marcello, 1° aviere motorista Consonni Luciano, sergente maggiore R.T. Apolloni Giuseppe; 7) tenente pilota Monaco Franco, sottotenente pilota Grana Eugenio, 1° aviere motorista Amasio Severino, 1° aviere R.T. Maggi Egidio; 8) capitano pilota Chinca Carlo, sottotenente pilota Cicconi Alberto, sergente maggiore motorista Troisi Giovanni, sergente R.T. Gentilini Gino; 9) sottotenente pilota Morselli Luigi, sergente

maggiore pilota Ruzzon Artemio, 1° aviere motorista Giaquinta Antonio, 1° aviere R.T. Armaioli Ermanno; 10) tenente pilota Tornese Vito, maresciallo pilota Pugli Nilo, 1° aviere motorista Vecchi Mario, 1° aviere R.T. Fazzi Sergio.

Un mese movimentato

« Sono troppi! Il mio *205* è in picchiata; l'ho buttato giú di colpo, con prepotenza, muso puntato verso terra, motore che urla, al limite dei giri e del surriscaldamento, ma è, in questo momento, l'unica possibilità di sfuggire a due *Lightning* che mi si sono messi in coda a quota ottomila. Il cielo è pieno di "loro", caccia e quadrimotori.

« Noi del 1° Gruppo siamo in volo con una ventina di *205* della 1ª e 2ª Squadriglia ed una decina circa di *Fiat G. 55* della 3ª. Tiro in virata, un'occhiata dietro: mi hanno perso, cloche al centro e contro l'inguine, il caccia cabra. Piú in quota distinguo i quadrimotori, sono *Liberator*, ed in mezzo a loro i nostri caccia che li attaccano; sparano raffiche lunghe e poi si disimpegnano per ritentare il colpo.

« Attorno, a varie quote, altri di noi tengono impegnati i caccia di scorta ed il combattimento è frazionato per chilometri. Non capisco piú nulla, nelle orecchie un flusso continuo di rumori, voci confuse, parole smozzicate, imprecazioni, urla. Piloto l'aereo d'istinto, lo butto di qua e di là con rabbia, chi calcola piú nulla in questi momenti! Il sangue batte alle tempie, lo stomaco è contratto da far male, in gola la nausea, ma la pelle la vuoi portare a casa e lotti contro quella massa di velivoli nemici, anche se sono molti, troppi!

« Ormai da molto tempo combattiamo cosí, ma non c'è altro da fare, siamo in ballo e dobbiamo ballare. Davanti a me un quadrimotore color sabbia e rosa pallido, ha un disco bianco dipinto sul timone verticale. Mi trovo dentro un fascio di traccianti, sono come ipnotizzato, continuo a volare diritto, gli vado addosso! Mi rannicchio sul sedile, ... non ho piú saliva per deglutire, ... la mano preme convulsamente sullo "sparo", sento le vibrazioni del rinculo dei miei cannoncini attraversarmi tutto il corpo, e provo una sensazione di felicità esasperata: le vibrazioni delle armi agiscono su di me come una droga. Continuo a sparare, l'ho quasi addosso; lo evito di poco con una cabrata che porta il mio *205* appena sopra al dorso del *B. 24*; raddrizzo e mi butto di nuovo in affondata. Davanti a me cielo sgombro; richiamo e dopo pochi secondi sono di nuovo nella mischia; un *P. 38* picchia incendiato, una delle due travi di coda scoppia lanciando pezzi di metallo per ogni dove; vedo il pilota sganciare il tettuccio e lanciarsi.

« Sulla mia sinistra una coppia di *Macchi* vira strettissima e si butta di nuovo contro i quadrimotori. Il capocoppia è Guidi, comandante della 2ª Squadriglia, un uomo che non saprei definire; per me è un asso. Attacca sempre con un coraggio da leone, ma non si butta mai allo sbaraglio, anche nella mischia peggiore riesce a mantenersi calmo, lucido, a ragionare, quando moltissimi di noi perdono la testa. Con dei comandanti come lui, come Visconti, Alessandrini, Bellagambi, Miani si andrebbe all'inferno, sicuri di tornare!

« Mi butto dietro a loro e di nuovo sono nel calderone ».

Ti ho letto un pezzo del mio diario di un giorno qualunque del giugno 1944, un mese che fu tremendo, per noi del 1° Gruppo Caccia: ogni giorno un volo, due voli, ogni giorno un combattimento o due; noi sempre piú stanchi (nessuno ci dava il cambio!) e loro sempre in numero maggiore. Il campo di Reggio Emilia è sempre sotto allarme; decolli con il cuore in gola, attento all'ombra che ti passa pochi metri sopra: era quella dei *Thunderbolt* o dei *Mustang* che spazzolavano aerei, pista e hangar con nugoli di proiettili.

I *G. 55* arrivati il 1° giugno, erano quasi tutti fuori uso già dopo pochi giorni dal loro arrivo, squarciati dai proiettili da 13 mm. prima ancora che si alzassero in volo, né c'era spazio per decentrarli e poi i partigiani notavano tutto e trasmettevano. Il 4 ed il 6 gli americani ci furono sopra come delle furie scatenate; i proiettili grandinavano, distruggendo, uccidendo.

E altri che non rientravano.

Il 4, durante appunto l'intercettazione di velivoli che attaccavano il campo, Mazzei, colpito, picchia e si infila nel suolo con l'apparecchio fumante, vicino all'aeroporto. Il 6, è

la volta di Di Cecco: i *Mustang* lo sorprendono da tergo; il nostro, non so come, riesce a spanciare in un vigneto, si riempie l'abitacolo di grappoli d'uva ma se la cava senza un graffio, solo tanta « strizza » per colpa di un proiettile che gli è passato, tagliandogli la cuffia della radio, a pochi millimetri dalla tempia: è stato fortunato, ma se lo meritava: era uno dei migliori.

Il 14, sulla Toscana, vengono abbattuti Saieva ed un altro dei nostri, ma entrambi riescono a salvarsi con il paracadute.

Il 15, sopra Modena, altra zuffa; questa volta contro gli *Spitfire*; ci sono fra gli altri Colonna, Cimatti, Di Lollo, Di Cecco, Morettin, Sbrighi; Morettin viene abbattuto e non riesce nemmeno a lanciarsi.

Il giorno 26, sempre sull'Emilia, perdevamo Leone. La lista continuava ad allungarsi.

Giugno finiva e noi eravamo ormai allo stremo, sia fisicamente sia moralmente: ci si stava chiedendo troppo...

Eravamo in linea dal gennaio e nessuno pensava di darci il cambio, di farci fare un periodo di riposo. Forse se al comando dell'Aeronautica ci fosse stato ancora Botto...!

Crisi del 1° Gruppo

Doveva succedere. Il nostro Gruppo era sempre stato in linea dal gennaio 1944, i nostri caduti erano — al luglio 1944 — già numerosi; nessuno di noi si era risparmiato, ma proprio per la coscienza di quanto avevamo fatto, i nostri occhi potevano vedere attorno, potevano guardare diritto ed in faccia tutti; cosí vedevano le brutture di una guerra civile portata agli estremi con uccisioni e stragi, della deportazione di italiani da parte dei tedeschi nei campi di concentramento, dell'imperversare delle brigate nere, reincarnazione delle squadre d'azione di triste memoria, e ne soffrivamo.

Noi combattevamo per delle ragioni che, nessuno potrà negarlo, erano pure e oneste, per le quali davamo la nostra vita. Attorno a noi molte porcherie, nella stessa Aeronautica repubblicana, dietro i pochi gruppi combattenti, un sacco di enti,

di raggruppamenti, di reparti di comodo, tenuti in piedi per consentire a molti nostri giovani di sfuggire alla chiamata forzata dei tedeschi, ma anche rifugio tranquillo di attendisti.

Noi combattevamo e perdevamo tanti compagni, e venne cosí fra giugno e luglio la crisi del mio Gruppo, il piú provato sino a quel momento.

Come soldati e come combattenti, non nutrivamo nessun dubbio sulla coerenza della nostra scelta, e perciò volevamo continuare a combattere per l'onore del soldato italiano e l'avvenire dell'Italia.

Ma ormai il nostro ideale era offuscato da molte cose ingiuste e non risplendeva piú ai nostri occhi; avevamo aderito alla Repubblica Sociale Italiana nello spirito di una collaborazione nazionale per ricostruire quel poco che si poteva ricostruire e per limitare i danni derivanti da un armistizio cosí mal combinato.

Nel mese di giugno riuscivamo ad interessare della nostra situazione il generale Tessari, nostro comandante superiore e sottosegretario all'Aeronautica. Quando egli venne a Reggio Emilia, il nostro Visconti gli espose la nostra reale situazione; egli fu chiaro e sincero, ciò che disse è ancora stampato dentro il mio cuore. Piú o meno il suo discorso a Tessari fu il seguente:

« Noi abbiamo aderito alla R.S.I. ed abbiamo offerto la nostra collaborazione alla Aeronautica repubblicana avendo chiaro il programma a cui questa avrebbe dovuto attenersi; programma esposto nel suo discorso alla radio dal comandante Botto. Nella fiducia che il governo della Repubblica Sociale non avrebbe deviato da tale programma, noi abbiamo ripreso il nostro posto di soldati e da allora giornalmente affrontiamo il combattimento, e molti sono i compagni che abbiamo lasciato dietro di noi.

« Ma quando, scesi dalle carlinghe degli apparecchi, vorremmo trovare attorno a noi un segno manifesto che dia la sensazione che la nostra opera ed il nostro sacrificio non sono vani, non vediamo che disordine o perplessità, se non addirittura incomprensione od ostilità. Temiamo di essere per la massa degli italiani degli ingenui sostenitori di un governo senza prestigio o senza autorità, dal quale essi non si sentono protetti. Noi, nei confronti dei tedeschi, abbiamo la sensazione di essere conside-

rati dei mercenari o dei professionisti per lo stipendio. Piú ci guardiamo attorno e piú ci convinciamo che del programma iniziale ben poco si è fatto; abbiamo l'impressione di aver fallito il nostro scopo.

« Con il diritto che ci deriva dalla coscienza di aver dato sinora tutto il nostro contributo, per quanto a noi si chiedeva, ora vorremmo giungere ad un chiarimento. Di chi è la responsabilità della situazione in cui ci troviamo? Sono incapaci gli uomini dell'attuale governo? Sono forse spinti su di una strada diversa, che noi non avremmo accettato, da pochi intransigenti elementi fautori di una restaurazione fascista di vecchio stampo? Sono i tedeschi quelli che, invece, ci impediscono di riorganizzarci? ».

Tessari purtroppo non seppe o, penso, non volle rispondere ai nostri interrogativi. Solo le solite frasi fatte, che su di noi ormai non facevano assolutamente piú presa. Dopo qualche giorno venivamo a sapere che durante il rapporto a Mussolini il generale aveva parlato di stanchezza e logorio del 1° Gruppo Caccia, null'altro.

Amareggiati da questo assenteismo, interessavamo alla nostra situazione il prefetto di Reggio Emilia, dott. Savorgnan, il quale espose con la massima chiarezza al capo dello Stato, il reale nostro stato d'animo. Ma a noi non perveniva nessuna risposta; solo, qualche giorno piú tardi, veniva di nuovo da noi il generale Tessari che chiuse un discorso inconcludente chiedendoci... in nome della disciplina militare e della fiducia di accettare le cose come stavano e di continuare sulla strada dell'onore, lasciando la risoluzione dei problemi da Visconti accennati a chi erano di competenza. Visconti e molti altri risposero per le rime, per cui Tessari, messo con le spalle al muro dalle nostre precise osservazioni, rispose che eravamo liberi di rimanere e continuare a combattere o di andarcene a casa.

Cosí, in una brutta sera di fine giugno, molti di noi lasciarono il reparto, in seno al quale, e forse solo per il quale, eravamo stati pronti a dare la vita. Grande fu la tristezza in quelli che partivano ed in quelli che rimanevano. Io fui uno di questi. I motivi della mia scelta furono due: Visconti ed il Gruppo.

Poi c'erano tutti i morti di quei sette mesi, ed erano molti, e rimasi anche per loro.

Quel giorno era passato sul loro campo base, durante un mio volo di trasferimento. Gli *S.M. 79* erano decentrati ai bordi dell'aeroporto, con i motori e la cabina di pilotaggio coperti da pesanti teli marroni unti di olio. Due o tre trimotori erano invece ricoverati dentro l'hangar: a terra varie parti smontate, attrezzi vari e gli specialisti al lavoro.

Sul campo di Lonate Pozzolo la guerra sembrava molto piú lontana che da noi; nessuna partenza su allarme, nessun mitragliamento aereo da parte di caccia nemici, meno apparato guerresco; tutto era piú calmo. Gli aerosiluranti un bel giorno partono verso un campo-trampolino, da lí portano a termine la missione, poi rientrano; un modo di combattere che per noi cacciatori è difficilmente comprensibile, eppure anche loro rischiano, anche loro combattono, anche loro muoiono, anche se in un modo meno appariscente.

Ero capitato a Lonate pochi giorni dopo il 5 luglio, data in cui cinque aeroplani del Gruppo avevano compiuto un'azione di siluramento nel porto di Bari, ma già tutto sembrava lontano. Mi ricordo che ero salito su di un *S.M. 79*, fermo sul piazzale in attesa di una prova motori, ed avevo raggiunto i posti di pilotaggio. Tutto era molto diverso dall'abitacolo del mio *205*; molti strumenti in piú, le poltroncine piú comode, il volantino al posto della cloche. Mi ero seduto tirando varie volte a me il volantino, volevo sentirmi aerosilurante!

Fuori dei finestrini laterali, le ali enormi in confronto a quelle del mio caccia e i due motori laterali; sotto la fusoliera immaginavo di avere agganciato il siluro, lo stesso che avrei sganciato contro le navi nemiche al termine del mio immaginario volo. Erano solo pensieri, pensieri di un pomeriggio d'estate, mentre me ne stavo seduto al posto di pilotaggio di un *S.M. 79*, ben fermo a terra.

« Tenente, mi scusi, ma deve togliersi di lí; dobbiamo provare i motori »; la voce di un motorista mi aveva distolto dalle mie fantasticherie; m'infilai fra i due sedili e attraversata la fusoliera scivolai a terra. Dopo pochi minuti si faceva sentire il gracidare del compressorino d'avviamento, poi i primi giri dell'elica che cercavano di vincere la vischiosità dell'olio, sputate di

fumo nero dai collettori di scarico, qualche scoppio irregolare e di colpo, uno dopo l'altro, il rombo ritmicamente pieno dei tre Alfa 128; l'aereo aveva messo in moto.

Da terra uno specialista osservava l'operazione tenendo a portata di mano un estintore; un altro seguiva con attenzione il rumore dei motori, pronto a captarne la minima sfasatura; dietro l'aeroplano, posto al limitare del piazzale in cemento, l'erba, schiaffeggiata dal soffio delle eliche, vibrava piegata verso terra.

Sono i momenti magici di noi aviatori: un insieme di sensazioni che si provano solo su di un aeroporto, vicino ai velivoli, e che svaniscono appena vieni a contatto con la vita « di fuori »; momenti che sono rievocazioni di voli passati, desideri di nuovi cieli, che sono, in fondo, l'essenza stessa della nostra anima.

I motori giravano ormai al massimo dei giri; il rumore era divenuto assordante, quando subitaneamente dentro di me avvenne una trasformazione. L'aeroplano, il cielo, lasciarono il posto agli scoppi delle bombe ed alle raffiche di mitragliatrice; la guerra tornò a possedere tutto il mio essere, ero di nuovo il pilota che tutti i giorni decollava su allarme, che tutti i giorni andava in volo con l'ansia del combattimento; il mio sogno di cose pulite era durato ben poco.

Il *79* portava sulla fusoliera, oltre al tricolore rettangolare della Repubblica, dei numeri; li ricordo ancora: 2-05; era appunto uno degli apparecchi che avevano partecipato il 5 luglio all'attacco nella rada di Bari. Lo aveva portato sull'obiettivo il capitano Bertuzzi che era stato, in quell'occasione, capoformazione. Andai a cercarlo; volevo sentire da lui, che vi aveva partecipato, come si era svolta l'azione.

Ma fu una delusione.

Con l'aiuto del capitano Mannelli, dello Stato Maggiore del Gruppo Aerosiluranti « Buscaglia », riuscii a rintracciare il mio uomo, ma tutto quello che riuscii a strappargli di bocca furono poche notizie frammentarie, buttate là di controvoglia, solo per non snobbarmi del tutto. Bertuzzi mi raccontò che si era trattato solo di ordinaria amministrazione: trasferimento da Lonate al campo trampolino, decollo sotto allarme, rotta sul mare verso l'obiettivo dove i velivoli giungevano indisturbati, complice l'oscurità della notte.

Per primo attacca, sfruttando la sorpresa, Ruggeri, ma poiché il siluro non si sgancia deve ripetere la manovra mettendo in allarme la base nemica: fotoelettriche, contraerea pesante e leggera, nebbia artificiale. Del Prete sgancia ma è colpito ai serbatoi e deve rientrare per una forte perdita di benzina; Merani attacca, molla il siluro, ma è colpito pure lui anche se in modo molto leggero; a Bertuzzi va tutto bene, poi Perina attacca un cacciatorpediniere appena fuori del porto.

Rientro normale con recupero dell'equipaggio di Del Prete da parte di Perina, che lo aveva scorto su una spiaggia del litorale adriatico su cui aveva dovuto tentare un atterraggio di fortuna per mancanza di carburante. Insomma, niente di speciale; un'azione qualsiasi con risultati normali, sembra che tre piroscafi siano stati colpiti. Un solo membro degli equipaggi ferito in modo leggero ed un aereo danneggiato nell'atterraggio forzato: nient'altro. Bertuzzi tagliò corto e mi disse: « Portami a vedere il tuo aeroplano ».

L'accontentai.

Prima di rientrare alla mia base, incontrai di nuovo Mannelli. « Non prendertela », – mi disse, – « qui sono tutti così, si sacrificano ogni giorno, fanno la guerra senza nessuna speranza, muoiono, ma non ne vogliono parlare! In ogni modo ti do la lista di quelli che sono stati su Bari », e mi porse un foglietto battuto a macchina.

Capoformazione: Bertuzzi, Bellucci, Loretti, Cerino; 2° velivolo: Perina, Neri, Viti, Ferlito; 3° velivolo: Merani, Camis, Zirioli, Santi; 4° velivolo: Del Prete, Sessa, Consonni, Pasqualini; 5° velivolo: Ruggieri, Ferraris, Randazzo, Zanin.

Mentre volavo verso Vicenza, pensavo che gli aviatori sono tutti uguali, tutti con una gran paura di apparire eroi, mentre lo sono stati veramente per quattro lunghi anni.

Tocca a loro

Metà luglio 1944; cambio della guardia. Noi del 1° Gruppo ci eravamo trasferiti sull'aeroporto di Vicenza non molti giorni prima, precisamente il primo di luglio, e stavamo riorganizzan-

doci. Tra l'altro ne avevamo proprio bisogno, rimasti, come eravamo, quasi senza aeroplani; i piloti in forza erano pochi, anche per le continue perdite. Gli ultimi due piloti, Torrisi e Boscaro, li avevamo persi proprio durante il volo di trasferimento per Vicenza, quando ancora eravamo sul cielo di Reggio Emilia. Molti piloti avevano già lasciato il reparto dopo la crisi del giugno precedente.

In quei giorni poi eravamo rimasti senza il nostro comandante. Visconti, infatti, un po' per la stanchezza fisica, un po' per la crisi morale derivata dalle ingiunzioni politiche dei tedeschi e dei fascisti, aveva chiesto un periodo di riposo. A sostituirlo era venuto al 1° Gruppo il maggiore Arrabito.

A Vicenza erano arrivati i complementi, freschi freschi, dalle squadriglie di addestramento; giovani pieni di entusiasmo, ma purtroppo, data la preparazione affrettata, con scarsa pratica di volo in formazione, e, quel che piú contava per la nostra attività, senza la pur minima esperienza bellica.

A Reggio Emilia, era cosí subentrato, come reparto di pronto impiego, il 2° Gruppo Caccia di Alessandrini, montato sui nuovi *Messerschmitt 109 G* tedeschi. Il gruppo fino a quell'epoca, per varie ragioni, non dipendenti dalla volontà del personale del reparto, aveva fatto, rispetto a noi, la cosiddetta « flanella ». Dal luglio toccava a loro darci il cambio, e lo fecero nel modo piú eroico, sacrificando, come noi, i loro uomini migliori.

Ecco un brano del diario giornaliero buttato giú in quel periodo da uno di loro: « 5 luglio: abbiamo appena virato, lasciandoci alle spalle sulla sinistra Reggio e tiriamo in quota verso gli 8000 m., con direzione Modena, quando il guida-caccia, lo stesso che ci aveva buttato improvvisamente in volo su allarme, ci avverte: "Aerei nemici in avvicinamento da Sud". Le nostre squadriglie aumentano l'angolo di salita; i nostri *Me. 109* scalano il cielo, dobbiamo far presto.

« Ognuno di noi scruta attentamente attorno a sé; appena oltrepassata Modena li vediamo, un po' piú alti di noi e spostati sulla nostra sinistra; è una nuvola di striscette scure, bombardieri con scorta caccia.

« Arranchiamo con i motori al massimo di potenza, in testa i nostri due "leoni" Drago e Bellagambi, poi le varie squadriglie. C'è in volo quasi tutto il 2° Gruppo con Palermi, Valenzano, Feliciani, Covre, Bolzoni, Brini, Mancini, Filippi, Spigaglia, Sanson, Piovosi, Mazzi, Rosas, Giorio, Abba, Sprecher, Fornaci, Cavagnino, Piolanti, Lucardi e altri. Gli aerei serrano sotto, i capisquadriglia dànno gli ultimi ordini; ci sfiliamo a coppie; leggera cabrata e ci portiamo controluce di fianco ai pattuglioni della caccia di scorta, pattuglioni che si susseguono e sembra non debbano finire mai.

« Sono in sezione con Longhini. Mi sento tranquillo; il mio capocoppia, il caro Max, è uno di quelli che sanno il fatto loro; veterano di tante battaglie durante la guerra, ora è uno dei migliori del Gruppo. La caccia di scorta, *Thunderbolt* e *Lightning*, si stacca dai quadrimotori e vira per intercettarci. Gli aerei brillano al sole: sono tanti. Serro sotto e mi incollo al timone di Longhini; il suo *109* punta deciso verso una pattuglietta di quattro o cinque *P. 38* che sembrano non essersi ancora accorti di noi, lo seguo. Di colpo i *P. 38* virano e ci vengono contro; vedo le ogive delle loro eliche, dipinte di un giallo carico, ingrandirsi velocemente; poi cominciamo a sparare quasi contemporaneamente. I miei Mauser da 20 mm. vomitano decine di proiettili. Abbandono il mio capocoppia e mi butto contro l'ultimo dei *P. 38* continuando a sparare. Quello vira stretto e tenta di mettersi fuori tiro; per fortuna il *Messerschmitt* può stringere molto piú di lui e gli sono addosso di nuovo. Il pilota americano sa che può fregarmi sulla velocità e si butta in leggera picchiata; barra in avanti, motore al massimo dei giri, gli sono in coda; ho in corpo la febbre del combattimento, non voglio assolutamente perderlo.

« Passiamo a poca distanza da un gruppo di aeroplani impegnati in una lotta mortale. Ora dinnanzi a noi si presenta una formazione di quadrimotori *Liberator*. Il caccia americano vira per non entrare in collisione; è il mio momento. Stringo di nuovo e gli taglio la strada; ho l'occhio incollato dentro il collimatore; ancora un po'... ecco, la sagoma del *Lightning* è d'innanzi a me, le sue due fusoliere, ove si trovano i serbatoi di carburante, occupano quasi tutto il reticolo di puntamento. Fuoco! Urlo parole senza senso, continuo a sparare,... le mie raffiche centrano in pieno l'avversario. L'apparecchio esplode in aria. Nessuna traccia di paracadute.

« Un nostro caccia precipita verso terra; è una meteora di

fumo. Cerco, dal numero dipinto sull'apparecchio, di capire chi possa essere, non ci riesco; la sua picchiata è troppo rapida, il tettuccio non si apre. Cabro leggermente; non mi va di vedere l'aeroplano infrangersi a terra. Dentro c'è uno dei nostri; a pensarci ti si chiude lo stomaco e ti prende il panico.

« All'atterraggio chiedo chi manca; il nostro caduto di oggi è il tenente Palermi, un bravo ragazzo e un bravo pilota. Si è sfracellato nelle vicinanze di Sassuolo ».

Il foglio di diario era terminato: un combattimento normale, come succedeva da noi. Un combattimento, un caduto e le sensazioni del pilota impegnato nella lotta; momenti in cui la tensione degli attimi antecedenti esplode nella gioia selvaggia di essere il vincitore, di essere quello che porta a casa la pelle. Attimi, poi raddrizzi l'aeroplano, punti il muso verso l'alto e di nuovo ti trovi in mezzo al combattimento. Solite manovre d'istinto, nervi tesi, muscoli contratti sino allo spasimo cosí fino all'atterraggio, per poi ricominciare di lí a poco al primo allarme, che in quel periodo suonava due, tre volte al giorno.

E come già noi del 1°, i piloti del 2° Gruppo saltavano dentro l'abitacolo dei loro caccia e via, a motore imballato, su fino a 8-9000 m., dove trovavano sempre i *Liberator*, i *Thunderbolt*, i *Lightning*, i *Mustang*,... ed erano sempre tanti.

Allarme

Pomeriggio di sole. L'aria tremava appena sopra l'erba riarsa; frinire di cicale e polvere dalla strada che costeggia un lato dell'aeroporto; da un hangar rumori metallici. Quiete della natura e degli uomini.

Razzo rosso, allarme!

I piloti arrivarono di corsa agli aeroplani, si issarono sull'ala facendo forza sulle braccia appoggiate ai bordi dell'abitacolo e vi si lasciarono cadere dentro. Uno urlò una parolaccia: nel salto si era schiacciato qualche parte importante e sacra del corpo.

Gli specialisti allacciarono freneticamente le cinghie, i motori vennero messi in moto: uno, due, tre, cinque, dieci, venti. I *Me. 109* ormai erano tutti pronti a rullare; i tettucci si chiu-

sero con secchi scatti e poi il razzo verde sparato con la Very dall'ufficiale di servizio al carro operativo: via, via... via!

Squadriglia per squadriglia, gli aerei corsero sulla pista tra nuvole di polvere e urlio di motori. In fondo al campo, appena staccato, i caccia tirarono dentro il carrello e con una grande virata iniziarono l'arrampicata verso il cielo, incontro ai nemici segnalati nelle vicinanze.

Dopo pochi minuti gli apparecchi erano ormai solo dei puntini neri che scomparivano velocemente, seguiti da terra dagli occhi e dalle braccia tese dei meccanici rimasti ai bordi del piazzale.

I piloti in volo si aggiustarono il caschetto e ebbe inizio nelle orecchie di ognuno l'assordante confusione di voci, di ordini, di avvertimenti. Fra poco sarebbero stati in contatto con il nemico e si sarebbe sciolta la tensione dell'attesa a terra. Stavano seduti sulle sdraio, con addosso le combinazioni di volo, e l'allarme, giunto come una frustata nella sonnolenza della natura e degli uomini nel pieno di un pomeriggio di luglio, li aveva scaraventati in pochi minuti a 10000 m. ed a 600 Km. all'ora.

A terra tutto era ritornato tranquillo. Un *Me. 109* alto sui martinetti di sollevamento stava provando il funzionamento del carrello; due motoristi sdraiati sull'erba, attendevano il rientro dei piloti, uno masticava un filo d'erba.

Era stato uno dei tanti allarmi giornalieri del 2° Gruppo Caccia. Vi avevo assistito perché quel giorno – 19 luglio – ero loro ospite sul campo di Reggio Emilia. Una faccenda ormai maledettamente normale, con i suoi combattimenti, le sue vittorie, i suoi morti.

In quel mese, gli uomini di Alessandrini – figura di comandante degna del nostro Visconti – erano stati impegnati al massimo; su di loro, poiché noi eravamo in fase riorganizzativa, gravava la responsabilità della difesa aerea di tutta la pianura padana. Gli anglo-americani si presentavano in formazioni sempre piú fitte ed i *Messerschmitt* addosso a contrastargli il passo. Il caccia tedesco era ottimo, ben armato, i piloti del 2° ne erano contenti; ma ormai la qualità di una macchina aveva poca importanza, il peso della bilancia era ormai determinato dalla quantità.

Gli uomini di Lucardi, Drago, Bellagambi ci sapevano fare, le squadriglie dei « Gigi tre osei » e dei « Diavoli Rossi » impegnavano combattimento con decisione e senza contare i nemici ed ottenevano anche buoni risultati. Nei primi diciotto giorni di luglio avevano abbattuto una quindicina circa di aerei nemici; nella sola giornata del 16 avevano distrutto sei bimotori americani; ma c'erano anche le perdite: il 16, appunto, non rientravano i tenenti Pignatti-Morano e Mancini, il capocalotta del Gruppo. Le vittorie ormai, data la sproporzione numerica, si pagavano con un prezzo sempre piú elevato, ed erano sempre i migliori ad andarsene. Gente che aveva tutta un'esperienza di guerra alle spalle moriva cosí nei furiosi combattimenti di quel periodo, quando in quota avvenivano scontri fra duecento, trecento velivoli nemici ed una cinquantina (quando andava bene!) di caccia repubblicani.

Il giorno dopo sarebbe toccato a noi del 1° di scazzottarci per bene, e purtroppo con risultati negativi.

Un brutto combattimento

Quello del 20 luglio 1944 è stato il piú brutto combattimento al quale abbia partecipato dopo l'8 settembre, ma doveva capitare.

Noi del 1° Gruppo eravamo fermi da una ventina di giorni circa: il comandante Visconti in licenza, Guidi, comandante di squadriglia, pure assente, e tanti piloti giovani senza esperienza di guerra. Cosí quel giorno, al comando del maggiore Arrabito, ci andò molto male.

Decollo da Vicenza su allarme, alle 12,30 circa. Va in volo tutto il Gruppo; dirigiamo verso il triangolo compreso fra Venezia-Udine-Monfalcone, dove sono segnalati gli aerei nemici. Durante il volo di avvicinamento, ci portiamo sui 7000 metri e subito, dal modo in cui volano le squadriglie, ho la netta sensazione che i nuovi arrivati stiano appena appena in aria: pattuglie sfilate, aerei isolati ed a quote diverse.

Soltanto verso Monfalcone entriamo in contatto col nemico: centinaia e centinaia di quadrimotori *Liberator* e di caccia di

scorta di ogni tipo. Guardo l'orologio: sono esattamente le 13, quando Arrabito dà il segnale dell'attacco. Dati i limiti d'autonomia del nostro *205*, egli non ha altra alternativa se non attaccare subito. Senza accennare ad una virata, senza mettersi nella posizione di luce piú favorevole, senza controllare se in quota ci sono caccia nemici in scorta indiretta. È una tattica azzardata, ci buttiamo sulle formazioni americane ed è il caos!

Mentre i *B. 17* sganciano sulla città, *Spitfire* e *Thunderbolt* ci piombano addosso da ogni parte. Non capisco piú nulla, sono in mezzo alle raffiche nemiche, cerco una via di scampo, ma attorno a me vedo solo velivoli americani. I nostri *205* sono sparpagliati per il cielo ed ognuno ha addosso tre o quattro avversari; ognuno deve arrangiarsi da solo.

Davanti a me passano due *Thunderbolt* in virata. Mi scuoto, manetta, collimatore,... fuoco, sparo con i cannoncini e le mitragliatrici; la pancia di un *P. 47* diventa enorme. Improvvisamente da dietro arrivano raffiche che mi sfiorano; sono preso dal panico, mi butto in picchiata: sono inseguito da altri caccia. Davanti a me un *Macchi* precipita incendiato. Dopo una sgroppata raso terra ritorno in quota e vedo i « pivelli » che si dibattono per sfuggire alla morsa nemica. Chi può dar loro torto? Sono al loro primo combattimento e si sono trovati in un inferno mai visto.

Un quadrimotore passa sulla mia sinistra, emettendo una scia di fumo nero, ma vola ancora rettilineo; dietro, un *205* insiste nell'attacco. Dal numero di fusoliera riconosco Di Cecco – che era appena rientrato al gruppo da una licenza –; il nostro non molla il bestione, speriamo riesca a buttarlo giú.

Sono attaccato di nuovo; eseguo le manovre con la forza della disperazione, ho il cuore in gola. Gli americani hanno capito che oggi siamo in stato di inferiorità e, forti della maggioranza numerica, insistono per farci fuori. Do un'occhiata agli strumenti e dalla posizione mi accorgo di essere a nord di Venezia.

Due nostri aerei mi sfiorano in picchiata, vanno giú come sassi, dietro non hanno nessuno; senz'altro sono due degli ultimi arrivati che si son fatti prendere dalla paura. Viro per portarmi vicino a loro, per cercare di rincuorarli; piú in quota, altri aerei che giostrano.

I due *Macchi* raddrizzano e si mettono in coppia. Tiro un sospiro di sollievo e cabro per riportarmi nella zona del combattimento. Ho la testa che sembra di piombo, cerco di rimanere calmo e controllo di nuovo gli strumenti; il carburante comincia ad essere scarso. Spero di raggiungere il campo.

A terra, subito dopo l'atterraggio, parolacce, nervosismo, gesti rabbiosi; attendiamo che rientrino tutti per controllare le perdite. Qualcuno ritarda perché è atterrato su altri campi della zona; alla fine ci contiamo.

Arrabito è scomparso all'inizio del combattimento, Sgubbi ha fatto la stessa fine. Manca anche un altro pilota, un « pivello », non lo conoscevo. Due dei nostri si sono lanciati e sono solo leggermente feriti. Ci viene confermato l'abbattimento di un quadrimotore americano.

Passo vicino a due giovani piloti, sbotto in un: « che schifo! »; abbasso la testa e subito mi pento di quanto ho detto; essi non ne hanno nessuna colpa; forse se l'attacco fosse stato iniziato in modo diverso,... forse se « loro » fossero stati un po' meno...

Due piloti stanno litigando in modo abbastanza acceso; sono Marchesi e Di Cecco; non ho voglia di intromettermi per farli smettere; sono completamente disorientato.

Al 2° Gruppo invece le cose, in quei giorni, erano andate molto bene. Il 19, nel cielo emiliano, due *109* pilotati da Mazzi e Cavagnino attaccano una formazione di bimotori *Boston* e ne danneggiano uno. Il giorno 20, un'altra pattuglietta del 2° formata da Lucardi, Drago e Mazzi (tre assi!) si butta contro un centinaio di quadrimotori americani. Mazzi fa la parte del leone e ne abbatte due!

Il ritorno di Visconti

Il 4 agosto vennero gli *Spitfire* a mitragliare i nostri aeroplani sul campo di Vicenza: fu un lavoro eseguito un po' approssimativamente e cosí i nostri danni non furono gravi; poteva andar peggio. La mira degli inglesi quel giorno non era delle migliori e molte raffiche andarono a scavare solchi nella terra del campo.

Il giorno prima c'era stato un combattimento nelle vicinanze del campo contro una formazione mista di *Thunderbolt* e *Lightning.* Ormai gli aerei alleati scorrazzavano per ogni dove; le loro pattuglie di cacciabombardieri erano in volo dall'alba al tramonto ed era molto difficile per noi riuscire ad intercettarli efficacemente; quel giorno però ci lasciarono le penne in tre.

Un *Lightning* lo abbatteva Di Cecco, un pilota veramente in gamba; purtroppo anche lui, come molti altri ormai, a quell'epoca era sul punto di abbandonare il reparto perché completamente esaurito. Era in linea al 1° Gruppo dal gennaio e di combattimenti se n'era fatti molti.

Due *Thunderbolt* li aveva abbattuti Fibbia, un altro dei vecchi del mio gruppo. È stata una doppietta classica: attacco fulmineo, raffica, e uno va giú; stesso scherzo per il secondo apparecchio con medesimo risultato.

Purtroppo, al 1° Gruppo, nell'agosto 1944, di gente in gamba ne era rimasta poca. Troppi combattimenti, mai un periodo di avvicendamento, una trentina di caduti in circa sei mesi. Molti altri se n'erano andati a causa della politica che tentava di filtrare nell'ambiente militare, avvelenando sentimenti e situazioni; i tedeschi che si facevano sempre piú prepotenti, gli errori dei fascisti, stupidamente fanatici, erano tutte cose che avevano demoralizzato il personale, dal pilota allo specialista.

Anche per questo stato di cose, all'indomani della brutta missione del 20 luglio, Visconti aveva interrotto la licenza ed era rientrato subito in sede, cercando, come sempre, di rimediare a tutto con una abnegazione ed una generosità senza limiti. Per me, per tutti i piloti rimasti, egli è ormai indispensabile. Penso che se egli lasciasse il Gruppo, il reparto si scioglierebbe in pochissimo tempo.

Visconti, poi, sa combattere.

Appena rientrati, e precisamente il 26 luglio, andavamo in combattimento sul Veneto orientale, lui, come sempre, in testa, incocciando in una nutrita formazione di bimotori *Boston.* Ne abbattevamo cinque, perdendo solo un pilota, il povero Morabito.

Il 29, altri due interventi. Putroppo, a causa della confusione e dell'eccitazione che ormai regnavano sovrani durante i

combattimenti, quel giorno successe anche una disgrazia che abbatté ancor piú il morale di tutti noi: quasi sulla verticale di Montecchio, una nostra pattuglia composta da Visconti, Bernardis e Storchi, abbatteva – per tragica fatalità – Cimatti, uno dei piú validi piloti del Gruppo.

Il reparto non ebbe però il tempo di « sentire » le ultime due perdite poiché era sempre sotto pressione. D'altra parte era chiaro che non esisteva alternativa di sorta: la caccia della Repubblica Sociale era composta dal 1° e dal 2° Gruppo operativi, piú un altro, il 3°, che non era ancora entrato in azione, ed era dislocato in Piemonte al comando del capitano Malvezzi, uno dei « leoni » del 4° Stormo durante la guerra. Questo Gruppo rimaneva di riserva per deficienza di aeroplani e di personale.

Anche agosto era cominciato con combattimenti quotidiani e le nostre file andavano sempre piú assottigliandosi; gli anglo-americani invece diventavano sempre piú numerosi con aerei sempre piú efficienti. Il nostro compito diveniva di conseguenza sempre piú duro. Il 3 agosto, ad esempio, tentammo disperatamente di impedire ai bombardieri alleati di attaccare la città di Udine, ma erano troppi, e non riuscimmo ad impedire che Udine venisse bombardata con molti morti fra i civili. Noi, come ho detto, perdemmo Morabito, e la gente, che non poteva sapere in quanto pochi fossimo, ci disprezzava, ritenendoci incapaci di fronteggiare gli attacchi degli aerei alleati.

Un giorno, forse, queste cose verranno capite, quando gli uomini saranno piú sereni e le menti piú obiettive; ma in quei giorni imperava ancora sovrano l'odio, anche verso i morti.

Sono andati lontano

Gli *S.M. 79*, dopo aver buttato fuori il carrello, diedero una « tacca di flaps », ridussero motore e vennero all'atterraggio, uno dopo l'altro. Gli specialisti, gli uomini di manovra attendevano ai lati del piazzale. Da molti giorni l'aeroporto era vuoto, gli aeroplani erano andati lontano, molto lontano, ma ora stavano rientrando, ora erano di nuovo a casa; la gente a terra era contenta.

Nessuno però contava gli apparecchi. Purtroppo sapevano che ne mancavano due, abbattuti durante il ciclo operativo che il Gruppo Aerosiluranti aveva appena terminato, un ciclo che aveva tenuto il Gruppo lontano da Lonate Pozzolo. Due altri equipaggi che non sarebbero piú rientrati, due equipaggi rimasti per sempre lontani dalla base.

Il reparto, alla fine di luglio, si era trasferito sul campo di Atene per poter operare nelle zone di mare ove continua era la presenza di convogli nemici carichi di rifornimenti, e quel pugno di uomini, con pochi aeroplani e pochissima assistenza, era riuscito ad ottenere buoni risultati, come sempre del resto. Poco prima della partenza da Lonate, gli aerosiluranti rimanevano senza comandante: il maggiore Marini si era fatto « beccare » dai partigiani. Buon per lui che quelli, visto con chi avevano a che fare, fiutarono subito l'affare, accettando uno scambio di prigionieri. Marini ritornava cosí alla base e una trentina di partigiani saliva di nuovo sulle montagne, con soddisfazione di entrambe le parti.

Da Atene i nostri *S. 79* si spingevano fin sotto le coste africane, nei pressi dell'isola di Malta, lungo le coste greche, alla ricerca di naviglio nemico. Il Gruppo operava sempre di notte, con il favore della luna. L'oscurità li proteggeva, almeno in parte, dalla caccia anglo-americana e rendeva piú facile l'attacco di sorpresa sugli obiettivi.

In una quindicina di giorni, quelli del « Buscaglia » affondavano e colpivano vari piroscafi. I marinai delle navi colpite non avrebbero mai immaginato di essere stati attaccati da velivoli siluranti italiani, di cui forse ignoravano persino l'esistenza data la lontananza degli aerei dalla base ed il loro numero cosí ridotto. Ma i nostri erano lí: attaccavano e colpivano. Il ciclo operativo, nel complesso, fu positivo, ma costò al Gruppo due velivoli, e quel che piú conta, due interi equipaggi.

Jasinski, dopo essere scampato, unico superstite, al disastro capitato al suo velivolo la notte del 10 aprile, si riteneva un fortunato; pensava forse che la guerra lo avrebbe risparmiato, e poi era giovane, troppo giovane per morire. La notte del 6 agosto 1944, invece, toccava a lui. Aveva appena lasciato

alle spalle l'isola di Malta; non vi era stato nessun attacco poiché non si erano trovate le navi nemiche. Il volo procedeva regolarmente, si era in vista dell'isola di Creta: correzioni sul volantino e prua su Atene, ma i *Beaufighter* della caccia notturna lo attaccavano improvvisamente. Le raffiche penetravano dappertutto, il *79*, colpito in varie parti vitali, precipitava inabissandosi nelle acque del Mediterraneo, quelle stesse acque che avevano visto molte volte gli attacchi vittoriosi degli aerosiluranti italiani. L'aeroplano, sprofondando fra le onde, trascinava con sé cinque uomini componenti l'intero equipaggio del trimotore: Jasinski, il secondo pilota Bernardi, e gli specialisti Giunti, Sarpi e Archetti.

L'11 agosto, altra dolorosa perdita, e la faccenda fu ancor piú « carogna », perché il Gruppo era in volo di trasferimento verso l'Italia, e perché un nostro *79* non veniva abbattuto in combattimento da caccia nemici, ma cadeva colpito dalla contraerea tedesca, e precisamente dalle batterie poste nei dintorni di Belgrado. Le batterie avevano aperto il fuoco dopo che erano state messe in allarme perché velivoli non identificati stavano sorvolando la zona; gli aeroplani presumibilmente dovevano essere o anglo-americani o della Aeronautica italiana del Sud; nessuno sospettava, quella notte, che potessero essere della Repubblica Sociale Italiana. Fuoco! Gli 88 germanici tirano veloci, una salva dietro l'altra, precisissime; il velivolo di Morselli esplode colpito in pieno da una granata. L'apparecchio precipita disordinatamente: scompaiono cosí Morselli, Grana, Armaroli, Giaquinta e Giotto. Ironia tragica: sul velivolo si trovava anche l'ufficiale tedesco di collegamento presso il Gruppo Aerosiluranti, il capitano Helfferich.

Ora gli aeroplani erano fermi, gli sportelloni venivano aperti, gli uomini scesi a terra camminavano lenti, forse volevano sentire bene sotto gli stivali della combinazione di volo la terra italiana, l'avevano desiderata per tanto tempo! Ma a calpestarla erano sempre in meno.

Il giorno dopo avrebbero ricominciato lo studio meticoloso di una nuova azione, la preparazione delle macchine e poi nel giorno fissato, con il siluro agganciato sotto la fusoliera, motori in moto, decollo e poi le navi nemiche. Giú di nuovo

all'attacco in mezzo alla contraerea e di nuovo forse qualcuno non sarebbe tornato, ma in quei giorni, tranne loro ed i compagni di volo, pochissima gente se ne sarebbe accorta.

25 agosto 1944

Doveva succedere.

Visconti, calmo e sicuro come sempre, rispondeva per le rime all'ufficiale tedesco che, presentatosi sul nostro campo di Vicenza — sede del mio Gruppo — chiedeva, non senza altezzosa arroganza, lo scioglimento del reparto, previa consegna degli aeroplani alla Luftwaffe, e il nostro inquadramento nella stessa.

I tedeschi, come sempre, nei momenti piú psicologicamente delicati della guerra, non avevano capito nulla. Per loro, l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana, accusata di non volersi piegare servilmente ai loro indiscriminati voleri, e piú ancora ai vari politicanti del governo Mussolini, era infida e come tale era una forza armata da sciogliere. Anche se i continui cambiamenti al vertice del nostro Stato Maggiore e le interferenze dei vari gerarchi estranei al nostro ambiente deponevano in senso negativo, sarebbe bastato guardare a fondo le cose per accorgersi di chi noi eravamo veramente; noi, insofferenti del saluto fascista, amareggiati dall'allontanamento per ragioni politiche del colonnello Botto, contrari alle porcherie ed alle violenze delle varie brigate nere, eravamo pur sempre la prima forza armata della Repubblica che era ritornata al combattimento.

La nostra lealtà alla R.S.I. si era concretizzata in decine di combattimenti condotti sempre con paurosa sproporzione di forze; decine di nostri compagni erano caduti nel tentativo di sbarrare la strada agli anglo-americani che puntavano sulle nostre città, ma eravamo stati anche pronti ad attaccare le formazioni che volavano verso gli obiettivi situati in Germania.

Ma loro non avevano capito niente e ci chiedevano di sciogliercí!

Visconti quel giorno non aveva accettato imposizioni e l'ufficiale tedesco aveva dovuto ritirarsi, abbandonando l'idea che

il 1° Gruppo Caccia cedesse prima o poi ai suoi ordini. Visconti aveva detto chiaramente: « Un'altra azione del genere ed io farò distruggere tutti gli aerei, e non si cerchi di toccare i miei uomini ché saranno rogne grosse ». Anche al 2° Gruppo le cose non andarono meglio per i tedeschi. A Cascina Vaga — fra Pavia e Piacenza — dove era da non molto dislocato il reparto, la commissione germanica si scontrava con Alessandrini il quale non sprecava molto fiato: i *Me. 109* del Gruppo rimanevano in mano al nostro personale ed anzi, egli dava al massimo dieci minuti di tempo ai tedeschi per sparire, altrimenti avrebbe reagito. Alessandrini doveva essere stato molto chiaro e convincente poiché i tedeschi decidevano di andarsene subito. Cosicché anche al 2° Gruppo tutto tornava normale. Con gente come Visconti ed Alessandrini non c'era troppo da scherzare; erano soldati nel senso piú completo della parola e piú ancora avevano le carte in regola per ottenere il rispetto di chicchessia; cosí era anche per Malvezzi, comandante del 3° Gruppo, anche se il reparto non aveva ancora avuto il battesimo del fuoco.

A Cervere, infatti, base del 3°, i tedeschi non si presentarono nemmeno; forse avevano fiutato l'aria non troppo buona per loro. C'era anche lí gente che non aveva paura dei loro *Achtung* e *Verboten*; infatti il capitano Malvezzi aveva disposto che l'aeroporto e gli alloggiamenti venissero presidiati da tutto il personale armato al completo. Malvezzi poteva contare su tutta la sua gente; fra gli altri, al 3° c'era Barcaro, uno dei vecchi del 4° Stormo, c'era l'ing. Lana che, sempre al 4° Stormo aveva curato, come ufficiale tecnico, l'efficienza del reparto durante tutta la guerra, in Sicilia, in Africa settentrionale, in Italia; un uomo che sapeva tenere in efficienza gli aeroplani nelle condizioni piú impossibili, ma un uomo che sapeva anche menar le mani molto bene. Chi si ricorda piú della cattura di un reparto inglese, composto di una decina di camionette, nei pressi di Tobruch? E quel giorno Lana aveva con sé solo un autocarro 626 Fiat, una mitragliera e qualche aviere. Insomma il 3° rimase intatto e conservò i suoi *Macchi 202*, com'era riuscito a fare fino a quel momento, nonostante gli attacchi frequenti dei partigiani.

Ad ogni modo, la giornata del 25 agosto 1944 non era servita senz'altro a rialzare il nostro morale, né si poteva pensare che i rapporti con le forze armate tedesche sarebbero ritornati normali. Forse era il principio della fine, ma dopotutto eravamo coscienti della nostra situazione. Nondimeno, il gesto tedesco nei nostri riguardi, stupidamente inutile e gratuitamente offensivo, ci aveva riempiti di amarezza. Ricordo però che poi ci ritrovammo piú uniti di prima e soprattutto ci scoprimmo moralmente puliti, al di sopra di tutto e di tutti.

Dopo pochi giorni, noi del 1° Gruppo, con i nostri *Macchi 205* e *Fiat G. 55* in preoccupanti condizioni di inefficienza, ci trasferivamo a Bergamo, mentre gli specialisti e gli uomini di governo venivano alloggiati ad Albino.

In quei giorni il nostro era un reparto giunto all'estremo limite di resistenza, sia come uomini, sia come macchine. Rimaneva operativo solo il 2° Gruppo sui *Me. 109*; noi del 1° non esistevamo in quel periodo come unità combattente. Avevamo dato tutto.

Fine estate 1944

L'estate stava per finire: sul campo l'afa cominciava ad attenuarsi, le notti si facevano piú fresche e verso sera spirava un vento leggero proveniente dal nord che sapeva già di autunno. Eravamo verso la fine di settembre; i mesi ci rotolavano addosso, uno dopo l'altro, senza darci il tempo di accorgerci di quanto avveniva attorno a noi, all'infuori del nostro reparto, dei combattimenti, dei nostri aeroplani, dei nostri morti.

Solo in quel periodo, a noi del 1° Gruppo, fermi operativamente — gli aeroplani quasi tutti in revisione ed i piloti addestrati ormai scarsi – era concesso di pensare. Da quanto non lo facevamo piú? Da anni ormai eravamo macchine da guerra, rotelline di un congegno diabolico e colossale che inghiottiva uomini e cose: la guerra.

In quei giorni relativamente calmi avevamo il tempo appunto per pensare, per guardarci attorno. Tutto attorno a noi stava ormai per crollare: gli Alleati avanzavano dovunque, la

Repubblica Sociale Italiana era un feudo dei tedeschi, i partigiani aumentavano ed erano sempre piú combattivi, l'ordine costituito si sfaldava sempre piú, ma noi rimanevamo, decisi a combattere sino alla fine.

Moltissimi di noi erano antifascisti, eppure schierati dalla loro parte, nauseati da un sacco di cose, ma pronti a morire per difendere un pezzo di cielo che forse non ci apparteneva già piú se non come ultima nostra tomba, per difendere i nostri fratelli e le loro case laggiú sulla terra.

Eravamo i soli, forse, a pensare stupidamente di riuscire con il nostro sacrificio a fare ancora qualche cosa per l'Italia, nonostante tutto e tutti.

Ed eravamo in buona fede.

Ricordo che appunto in un pomeriggio di settembre, seduto vicino al mio aeroplano, mi ero ritrovato a pensare a tutte quelle cose. Mi rendevo conto che con i nostri pochissimi mezzi non avremmo in alcun modo potuto influire sull'esito finale della lotta mondiale; mi rendevo conto altresí che i nostri reparti erano in un periodo di crisi, sia materiale sia morale. Infatti sia noi della caccia sia gli aerosiluranti nel mese di agosto e nel mese di settembre avevamo fatto solo ben pochi e secondari interventi. Ciò era dovuto all'ottuso e vessatorio intervento tedesco del 25 agosto ed anche all'esaurimento fisico e morale del personale. Solo i nostri comandanti – divenuti bandiera per noi — ci tenevano ancora uniti, eppure nemmeno in quei giorni, in quei colloqui con me stesso, mai mi sfiorò l'idea di abbandonare tutto e tutti, e non sarebbe stata una cosa difficile. Perché?

In quel periodo, nella nostra sede di Bergamo, dove il 1° Gruppo si era trasferito da Vicenza verso fine giugno, la nostra vita non era certamente allegra. Il morale era basso; molta gente nuova che non dava molto affidamento, professionalmente parlando; il nostro vecchio cameratismo aeronautico scomparso; al suo posto era subentrata una disciplina da bassa forza. Il ricordo di tanti caduti ti faceva groppo in gola; gli aeroplani efficienti ridotti continuamente di numero e senza possibilità di rimpiazzo; insomma un periodo negativo sotto molti punti di vista.

Poi suonava l'allarme, gli specialisti mettevano in moto i nostri aerei e noi vi saltavamo dentro, dimenticando tutte le malinconie. Ci si allacciava la maschera dell'ossigeno, giú il tettuccio, manetta, e muso puntato verso l'alto con la schiena inchiodata contro il sedile, via contro il sole, contro le centinaia di aerei anglo-americani, e dopo il combattimento che diventava sempre piú duro, ci ritrovavamo ogni volta in meno; qualcuno s'era fatto buttare giú, mentre per gli Alleati, sempre in numero maggiore di noi, la « cosa » diveniva progressivamente piú facile.

A terra, dopo il rapporto, ti buttavi in branda, e cercavi nel sonno di dimenticare tutto; se riuscivi ad addormentarti eri fortunato, se no, dubbi, incubi, malinconie ti saltavano addosso, ti inchiodavano in un colloquio con te stesso, senza via d'uscita. A volte ti veniva il vomito per via del nervoso che ti bloccava la bocca dello stomaco.

Il giorno dopo di nuovo in combattimento e ritrovavi la forza, lo spirito, per essere di nuovo sereno; solo ti addolorava che tanti, troppi tuoi fratelli, non capissero la tua pazzia, ma in quei giorni tutto il mondo era impazzito, era pieno di odio e di morte, e questa pazzia attecchiva sia da una parte sia dall'altra, con il medesimo furore e tirava tutti nel suo vortice.

L'ottobre del 2° Gruppo Caccia

I *Messerschmitt* venivano giú squadriglia per squadriglia; i soliti beccheggi al primo contatto con la pista, poi, smaltita la velocità, rullavano sugli alti carrelli dalle gambe di forza fortemente divaricate. Dopo pochi minuti il brontolio dei motori era cessato e gli aeroplani avevano raggiunto i loro decentramenti: rumori di tettucci aperti di scatto, richiami ad alta voce. I piloti, balzati a terra, si radunavano e si passavano le prime sigarette tanto desiderate, poi, con il caschetto slacciato e la maschera dell'ossigeno a penzoloni, si avviavano verso l'ufficio operazioni per il consueto rapporto. Era andata bene anche quel giorno: nessun caduto ed il maresciallo Covre aveva abbattuto un *Thunderbolt.*

Sulle giubbe i distintivi delle tre squadriglie del Gruppo:

Repubblica Sociale Italiana era un feudo dei tedeschi, i partigiani aumentavano ed erano sempre piú combattivi, l'ordine costituito si sfaldava sempre piú, ma noi rimanevamo, decisi a combattere sino alla fine.

Moltissimi di noi erano antifascisti, eppure schierati dalla loro parte, nauseati da un sacco di cose, ma pronti a morire per difendere un pezzo di cielo che forse non ci apparteneva già piú se non come ultima nostra tomba, per difendere i nostri fratelli e le loro case laggiú sulla terra.

Eravamo i soli, forse, a pensare stupidamente di riuscire con il nostro sacrificio a fare ancora qualche cosa per l'Italia, nonostante tutto e tutti.

Ed eravamo in buona fede.

Ricordo che appunto in un pomeriggio di settembre, seduto vicino al mio aeroplano, mi ero ritrovato a pensare a tutte quelle cose. Mi rendevo conto che con i nostri pochissimi mezzi non avremmo in alcun modo potuto influire sull'esito finale della lotta mondiale; mi rendevo conto altresí che i nostri reparti erano in un periodo di crisi, sia materiale sia morale. Infatti sia noi della caccia sia gli aerosiluranti nel mese di agosto e nel mese di settembre avevamo fatto solo ben pochi e secondari interventi. Ciò era dovuto all'ottuso e vessatorio intervento tedesco del 25 agosto ed anche all'esaurimento fisico e morale del personale. Solo i nostri comandanti – divenuti bandiera per noi – ci tenevano ancora uniti, eppure nemmeno in quei giorni, in quei colloqui con me stesso, mai mi sfiorò l'idea di abbandonare tutto e tutti, e non sarebbe stata una cosa difficile. Perché?

In quel periodo, nella nostra sede di Bergamo, dove il 1° Gruppo si era trasferito da Vicenza verso fine giugno, la nostra vita non era certamente allegra. Il morale era basso; molta gente nuova che non dava molto affidamento, professionalmente parlando; il nostro vecchio cameratismo aeronautico scomparso; al suo posto era subentrata una disciplina da bassa forza. Il ricordo di tanti caduti ti faceva groppo in gola; gli aeroplani efficienti ridotti continuamente di numero e senza possibilità di rimpiazzo; insomma un periodo negativo sotto molti punti di vista.

Poi suonava l'allarme, gli specialisti mettevano in moto i nostri aerei e noi vi saltavamo dentro, dimenticando tutte le malinconie. Ci si allacciava la maschera dell'ossigeno, giú il tettuccio, manetta, e muso puntato verso l'alto con la schiena inchiodata contro il sedile, via contro il sole, contro le centinaia di aerei anglo-americani, e dopo il combattimento che diventava sempre piú duro, ci ritrovavamo ogni volta in meno; qualcuno s'era fatto buttare giú, mentre per gli Alleati, sempre in numero maggiore di noi, la « cosa » diveniva progressivamente piú facile.

A terra, dopo il rapporto, ti buttavi in branda, e cercavi nel sonno di dimenticare tutto; se riuscivi ad addormentarti eri fortunato, se no, dubbi, incubi, malinconie ti saltavano addosso, ti inchiodavano in un colloquio con te stesso, senza via d'uscita. A volte ti veniva il vomito per via del nervoso che ti bloccava la bocca dello stomaco.

Il giorno dopo di nuovo in combattimento e ritrovavi la forza, lo spirito, per essere di nuovo sereno; solo ti addolorava che tanti, troppi tuoi fratelli, non capissero la tua pazzia, ma in quei giorni tutto il mondo era impazzito, era pieno di odio e di morte, e questa pazzia attecchiva sia da una parte sia dall'altra, con il medesimo furore e tirava tutti nel suo vortice.

L'ottobre del 2° Gruppo Caccia

I *Messerschmitt* venivano giú squadriglia per squadriglia; i soliti beccheggi al primo contatto con la pista, poi, smaltita la velocità, rullavano sugli alti carrelli dalle gambe di forza fortemente divaricate. Dopo pochi minuti il brontolio dei motori era cessato e gli aeroplani avevano raggiunto i loro decentramenti: rumori di tettucci aperti di scatto, richiami ad alta voce. I piloti, balzati a terra, si radunavano e si passavano le prime sigarette tanto desiderate, poi, con il caschetto slacciato e la maschera dell'ossigeno a penzoloni, si avviavano verso l'ufficio operazioni per il consueto rapporto. Era andata bene anche quel giorno: nessun caduto ed il maresciallo Covre aveva abbattuto un *Thunderbolt*.

Sulle giubbe i distintivi delle tre squadriglie del Gruppo:

il « Gigi tre osei » per la prima, il « Diavolo rosso » in campo scuro per la seconda ed il « Diavolo rosso » in campo bianco per la terza. I piloti scherzano fra loro; nel passare davanti alla baracca d'allarme, fatta di legno e canne palustri, di una delle squadriglie, uno tocca col palmo della mano l'asse di compensato appesa sul davanti della baracca e sulla quale è dipinta la scritta « Osteria della Gioconda » con a fianco il distintivo della « Gigi tre osei »: è il suo portafortuna e quel giorno, fine ottobre 1944, si vede che a quello era andata particolarmente bene. Un altro raccoglie un sasso e lo scaglia lontano per far giocare uno dei tanti cani adottati dal reparto.

L'aereo abbattuto era uno dei soliti cacciabombardieri americani. Il nostro Covre l'ha riempito di pallottole e quello ha dovuto per forza venir giú come un sasso; al rapporto un « bravo » secco ma sincero da parte di Miani, nuovo comandante del Gruppo dai primi di ottobre e manate sulle spalle dai colleghi: Covre ha capito che dovrà pagare da bere, ma lo farà volentieri, anche se non è la prima volta poiché è uno di quelli che si è scazzottato per bene durante i tre anni di guerra e di abbattimenti ne ha parecchi; è uno di quelli che noi definiamo un « manico ».

L'ottobre era stato pieno di attività per il 2° Gruppo Caccia, ma era stato anche un mese fortunato: molti combattimenti, moltissime vittorie, ed un solo caduto, il sergente Talin.

Per questo quella sera i piloti erano contenti e sul campo di Villafranca ci fu festa.

Il colpo piú grosso i ragazzi di Miani l'avevano fatto il 19, ed a farne le spese era stata una formazione di bimotori americani *Marauder*, incocciata dai nostri sui 5000 metri di quota, fra il lago di Garda e la città di Mantova. Il Gruppo, comandante in testa, appena avvistati i bimotori, vira e si porta in posizione d'attacco; Bellagambi, Lucardi e Drago, si buttano addosso ai *Marauder* trascinandosi dietro le loro rispettive squadriglie. I cannoncini e le mitragliatrici dei *Me. 109* sparano con estrema precisione; quelli non sanno piú che manovra tentare per disimpegnarsi, e i nostri sempre addosso: le raffiche colpiscono, danneggiano, uccidono, incendiano. In poco tempo

ben otto aeroplani americani vengono abbattuti mentre un'altra decina viene danneggiata.

Le nostre pattuglie si riuniscono e rientrano alla base, non manca nessuno; ma purtroppo la morte vuole la sua vittima: il motore del *109* di Talin si blocca, perché forse è stato colpito durante il combattimento. L'aereo, ormai in fase di avvicinamento al campo, è molto basso, non c'è nemmeno da pensare a lanciarsi; il pilota tenta disperatamente di tener su il muso dell'aeroplano, cerca un prato, uno spiazzo qualsiasi, cerca la salvezza, l'angoscia gli blocca la gola... eppure il campo dovrebbe essere vicinissimo... forse pensa di farcela, ma il caccia perde quota velocemente: un tonfo e decine di frammenti metallici si spargono attorno; il pezzo piú grosso, ammasso di rottami, fa da bara a Talin.

Il 21, altro combattimento. Questa volta contro un gruppo di *Spitfire* che si aggirano nella zona del campo, e che forse sono venuti a vendicare i *Marauder*. I nostri decollano su allarme e nel cielo era un accavallarsi di *Me. 109* e di *Spitfire*: puntate, raffiche, virate, raffiche; Sanson brucia con una raffica precisissima un avversario; ma gli altri, incarogniti, gli si buttano addosso e lo riempiono di pallottole in coda. Fortunatamente per lui era la giornata del « sedere »: sente l'aereo che impazzisce, i comandi che rispondono in modo strano, ma volando a pochi metri da terra, riesce a rientrare e ad atterrare senza un graffio. A terra si accorgeva che gli mancava il piano di coda sinistro, segato completamente da una raffica degli *Spitfire*.

Sanson, fra l'altro, il 19 aveva buttato giú due *Marauder*; una doppietta l'aveva fatta anche Fornaci; gli altri erano stati abbattuti da Galletti, Bellagambi, Ancillotti e Pacini.

Per noi del 1° Gruppo, invece, nel mese di ottobre era continuata la stasi; avevamo ricevuto dei piloti novellini dalle squadriglie d'addestramento, ma erano troppo immaturi per buttarli nei calderoni dei combattimenti; inoltre, e la cosa era purtroppo determinante, non avevamo quasi piú aerei efficienti. I nostri *205* ed i pochi *G. 55* rimastici, sfruttati al massimo nel ciclo gennaio-luglio, non erano in grado di sopportare le sollecitazioni di un combattimento.

Aspettavamo pure noi i *Me. 109* tedeschi, come era stato fatto per il 2° Gruppo.

Monti, Berti e Visconti

Tutta la faccenda noi l'abbiamo saputa poco tempo fa, quando ormai la guerra stava veramente per finire. Visconti aveva dato la sua parola d'onore a Berti che avrebbe mantenuto il segreto e, com'era suo costume, non ne aveva mai parlato, nemmeno con noi piloti del suo Gruppo. Ma ora la si può raccontare allo scopo di mettere a fuoco la personalità di Visconti e di Monti, che, spero, servano da esempio.

Verso la metà di ottobre, ai nostri alloggiamenti di Albino si era presentato un individuo il quale aveva chiesto di poter parlare con il nostro comandante. Il nostro uomo era il tenente Berti, pilota del 4° Stormo, e che perciò tu conoscerai benissimo, il quale all'epoca dell'armistizio si trovava presso la scuola caccia di Gorizia. Egli non aveva raggiunto voi giú al Sud né aveva aderito all'Aeronautica repubblicana: lasciata l'Arma, lavorava come ingegnere presso una ditta di costruzioni civili, nelle vicinanze di Como.

Agli inizi di ottobre era stato raggiunto dal capitano Monti, sempre del 4° Stormo Caccia, paracadutato al Nord in missione speciale. Monti, ritrovato Berti dopo varie vicissitudini, gli aveva chiesto la sua collaborazione appunto per lo svolgimento della missione di cui era stato incaricato. Berti, nonostante i pericoli che la cosa presentava, si trattava di agire con la massima segretezza, e perciò alla mercé dei tedeschi, dei fascisti e dei partigiani, accettò.

Il generale Piacentini, comandante la regia Aeronautica al Sud, aveva ordinato al capitano Monti di prendere contatto con i comandanti dei reparti al Nord, in modo da dare a noi la possibilità di trasferirci al Sud in caso di rappresaglie tedesche o partigiane. A tale scopo erano stati predisposti per accoglierci due aeroporti, precisamente nei pressi di Pescara l'uno, ed in Corsica l'altro.

Monti, sotto le piú svariate spoglie cominciò a darsi da fare; non era troppo facile muoversi senza farsi scoprire; se

fosse caduto in mano a formazioni fasciste o ai tedeschi la sua sorte sarebbe stata segnata: fucilazione nella schiena come spia.

Noi dobbiamo riconoscere che egli dimostrò un coraggio eccezionale durante la sua permanenza nel territorio della Repubblica Sociale Italiana. Per il tramite sempre di Berti, che rischiò pure lui la pelle, Monti ebbe approcci con diversi nostri ufficiali superiori a Milano, a Torino, nel Veneto, ma nessuno era in grado di assicurargli l'appoggio determinante di cui aveva bisogno; inoltre egli doveva agire con molta cautela per non compromettere la posizione e la vita di coloro che incontrava. Spostandosi sempre con mezzi di fortuna e con documenti falsi, ebbe varie rogne: venne catturato dai partigiani e dovette sudare le proverbiali sette camicie per spiegare chi veramente era e riottenere la libertà; durante un altro trasferimento, i tedeschi fermavano la macchina su cui viaggiava, ma egli riuscí miracolosamente a fuggire, e dopo molte altre peripezie riusciva ad avere l'appuntamento con Visconti.

I due si parlarono lealmente, da soldati. Monti fece la sua proposta, Visconti ringraziò ma, fedele al giuramento prestato, ricusò di aderire all'invito del governo regio. Scartando a priori una fuga dei reparti da caccia al Sud, precisò che solo nel caso che i tedeschi avessero rinnovato il tentativo di sciogliere l'Aeronautica repubblicana, com'era stato nelle loro intenzioni il 25 agosto, allora la cosa sarebbe divenuta forse possibile.

Monti, cui fu ben presto chiaro che era inutile insistere, decideva di rientrare al Sud. I due si lasciarono, ognuno con stima e rispetto per l'altro. Visconti aveva apprezzato l'intendimento dell'offerta che significava la salvezza per sé e per i suoi uomini nei giorni ormai vicini al crollo totale e ammirava il coraggio di Monti nell'eseguire la missione. Monti, a sua volta, si inchinava ammirato a chi rifiutava una salvezza certa, quando ormai la sconfitta era nell'aria, pur di rimanere fedele ad un giuramento prestato.

Dopo pochi giorni, in una località dell'Italia centrale, l'ufficiale del 4° Stormo, dopo chilometri e chilometri in bicicletta, ripassava il fronte: nessuno dei due aveva tradito.

Ti ho ricordato l'episodio, che del resto ti sarà stato noto, non per la sua importanza militare (in una guerra come quella

appena cessata, quanti fatti simili sono avvenuti all'insaputa dei piú perché coperti dal segreto!), ma per l'insegnamento morale contenuto in esso. Forse il modo di agire di Visconti e di Monti oggi può sembrare anacronistico, e domani sarà probabilmente deriso, ma per noi aviatori divisi dall'armistizio, esso significava la continuità di una tradizione di sacrificio e di onore, cui nessuno e da nessuna parte è venuto mai meno e che è poi quella che ci permette ora di guardarci negli occhi, l'un l'altro, senza risentimenti e senza condanne.

Ancora S.M. 81 in volo

Sono rientrati ad Orio al Serio verso la metà di ottobre, in ferrovia come erano partiti, senza nessuna cerimonia particolare; cosí semplicemente, come per mesi semplicemente avevano volato all'estremo Nord dell'Europa, trasportando materiale, soldati, armi, con dei vecchi trimotori *S.M. 81*, veterani di centinaia, anzi di migliaia di ore di volo, aeroplani abituati al cielo mediterraneo, all'Africa, che avevano in quei mesi volato sopra nevi e ghiacci.

Sempre si parla della caccia, dei bombardieri, degli aerosiluranti, ma quasi mai dei trasporti; sui giornali, i trasporti fanno meno colore; la gente vuol sentire leggendo o parlando il sapore della guerra: combattimenti, acrobazie, siluri sganciati a pelo d'acqua, raffiche di mitragliatrici. Loro, quelli delle « carrette » volanti non possono raccontare queste cose, ma la guerra l'hanno fatta come noi, con i medesimi rischi ed i medesimi sacrifici, ed è giusto ricordare questa gente che forse fra qualche tempo nessuno ricorderà piú.

Il Gruppo Trasporti dell'Aeronautica repubblicana, il « Terracciano », tanto per intenderci, era partito dalla sua sede di Orio al Serio il 21 gennaio 1944. Di aerei manco l'ombra, in quel periodo in Italia un aeroplano efficiente era quasi un miraggio. Il personale del reparto sapeva che avrebbe dovuto operare in Germania con le forze armate tedesche, specialmente a ridosso del fronte orientale ormai sotto la forte continua pressione delle armate russe. Gli aeroplani sarebbero stati loro consegnati all'arrivo sulla nuova base in territorio germanico.

E fu il 23 successivo che, sull'aeroporto di Goslar, loro prima destinazione, gli aviatori italiani videro le macchine, le loro macchine: erano *S.M. 81*, circa una trentina, aeroplani che avevano sulle spalle quattro anni di guerra, abbandonati l'8 settembre '43 e requisiti dalla Luftwaffe, che li aveva trasportati nel suo territorio, e di nuovo abbandonati sotto la neve in attesa di un loro eventuale impiego.

I nostri capirono che non c'era altro da fare, capirono che, al solito, bisognava arrangiarsi e si arrangiarono. Giornate di lavoro febbrile: smontare, controllare, revisionare, rimontare, provare e tutto questo con circa venti gradi sotto zero; l'assistenza dei tedeschi era buona, ma toccava ai nostri ridare vita a quei trimotori ed in circa un mese e mezzo il miracolo avveniva.

Un mattino dei primi di marzo, il primo *S.M. 81* completamente rimesso a nuovo, metteva in moto. Sotto i finestrini della fusoliera spiccava nitido un rettangolo bianco, rosso, verde: qualche strapponata, motori al massimo e l'aeroplano era in volo. A terra tutti gli uomini del Gruppo, dal comandante — maggiore Pellizzari — all'ultimo aviere, erano in festa. Dopo qualche evoluzione, il tenente Liberi riportava a terra il trimotore. In quel momento tutto veniva dimenticato: l'armistizio, le umiliazioni subite. La gente del « Terracciano » presto avrebbe ricominciato a volare; infatti agli inizi di aprile gli *S.M. 81* si spostavano a Schaulen, in Lituania, che diveniva la base operativa del Gruppo Trasporti italiano, e l'attività aveva inizio con rifornimenti alle truppe tedesche impegnate ad arginare l'avanzata russa dai confini tedeschi su fino alla Finlandia. Gli aerei volavano bassissimi, a pelo degli alberi, perché non avevano a loro disposizione velivoli da caccia per scorta, e il razzolare raso terra era l'unico modo per sfuggire ad eventuali attacchi di caccia russi.

Gli *S.M. 81* ressero bene, anche se i voli erano sempre lunghissimi e il clima molto freddo e umido. Gli equipaggi italiani arrivavano al luogo dell'appuntamento con una puntualità cronometrica ed i tedeschi apprezzavano i loro sforzi, anche se in fondo era difficile capire perché gli italiani compissero tanti sacrifici, lontani da casa e senza nessuna speranza circa l'esito

del conflitto. Ma l'unico motivo era la volontà di comportarsi sino all'ultimo lealmente e dignitosamente.

In ottobre, appunto, il Gruppo rientrava senza aerei; avevano ormai troppi acciacchi per tentare la traversata delle Alpi e tantomeno potevano pensare di difendersi dalla caccia anglo-americana ormai padrona del cielo italiano. Il loro maggiore dispiacere era quello di aver dovuto abbandonare gli aeroplani su in Germania dove già cominciava il freddo e dove, non c'era da illudersi, fra poco sarebbero stati distrutti.

Per sei mesi quei velivoli avevano volato per cieli sconosciuti; erano state le « loro » macchine, con essi avevano compiuto circa 3000 ore di volo, le ultime, poiché sapevano che ormai altri velivoli per tornare a volare non ne avrebbero avuti mai piú: tutto stava finendo.

Dopo pochi giorni, rientrava ad Orio anche l'altro nostro Gruppo da trasporto, il « Trabucchi », inviato in Germania in giugno. Anche questo aveva operato a tergo del fronte orientale, al comando del maggiore pilota Zanardi.

Esso era stato dotato di velivoli *S.M. 82* molto piú efficienti degli *S.M. 81*, inoltre la sua permanenza in territorio tedesco era stata piú breve e con clima meno inclemente, data la stagione. Ricordo di averli visti pochi giorni fa, appunto dopo il rientro dei gruppi in Italia. Fra loro avevo qualche amico; ricordo il nome di qualcuno: Lazzarini, Andreoni, Francavilla, Liberi, Reale, Viotto, Grandinetti, Perazzoli, Turella, Foresti, Mulas, Barberis, Salvi, Zigiotti, Bacci, Pierotti, Geymet, Guizzardi, Vason, Chierici, Morangoni.

Ora, a pochi mesi di distanza nessuno li ricorda piú, eppure era gente in gamba, come noi della caccia, come gli aerosiluranti, solo che essi morivano meno eroicamente, in silenzio, ma pur sempre per l'Italia.

Trasferimento in Germania

In novembre, finalmente, dopo circa tre mesi di inazione forzata, anche da noi del 1° Gruppo vi erano state novità;

presto saremmo ritornati in linea e, come il 2° Gruppo, sui *Me. 109 G.* Infatti ai primi del mese iniziavamo in Germania il passaggio sui nuovi velivoli.

Il 7 dicembre poi, ci trasferimmo a Holzkirchen presso Monaco per il corso finale di perfezionamento.

Di quel periodo ricordo le impressioni sulla Germania in guerra: la vita era durissima eppure nessuno si lamentava; tutti, dai giovanissimi, alle donne, agli anziani, contribuivano con compiti vari allo sforzo della nazione; la popolazione sembrava non sapesse, o fingesse di non sapere, che ormai i russi avevano sfondato all'Est e che gli anglo-americani erano ormai vicini al Reno; ed era stranissimo vedere la gente lavorare fra tutte quelle difficoltà, sotto continui e feroci bombardamenti, con tutti gli uomini validi al fronte, e comportarsi come se la vittoria fosse ancora possibile o addirittura vicina.

O erano tutti esaltati, o eroi, o martiri coscienti: oggi, che tutto è finito, ancora non riesco a trovare la verità.

Noi, anche in mezzo a quella situazione, ci davamo sotto ed i nostri istruttori erano soddisfatti. Ancora una volta ci avevamo saputo fare; il *Me. 109* era una buona macchina, aveva una velocità massima di oltre 600 Km/h., una notevolissima velocità di salita. In sei minuti saliva a 6000 metri, grazie al suo motore, il DB 605-A da 1475 H.P., e poteva arrivare fino a 11000-12000 metri, conservando una buona maneggevolezza; insomma non faceva rimpiangere i nostri *Macchi 205* ed i *Fiat G 55.*

Era un aeroplano, in linea di massima, che poteva stare alla pari con i *Thunderbolt*, gli *Spitfire*, i *Lightning*; inferiore solo ai *Mustang*, che penso sia stato il miglior caccia apparso durante tutto il conflitto.

Alla fine di gennaio eravamo di nuovo in Italia dislocati sui vari campi della brughiera lombarda, con le squadriglie suddivise fra Lonate, Bresso, Cardano. Eravamo di nuovo pronti al combattimento; anzi volevamo tornarci al piú presto, non per stupido eroismo (ormai si capiva che eravamo alla fine), ma perché solo cosí ci saremmo sentiti tranquilli con noi stessi, coerenti con la scelta fatta l'8 settembre; non ci saremmo sentiti moralmente a posto fra i molti che sotto le due bandiere, approfittavano delle disgrazie dell'Italia per il proprio

tornaconto e che, purtroppo, in quel periodo, erano la maggioranza.

Nello stesso mese di gennaio del 1945, un gruppetto di noi venne inviato nuovamente in Germania per il passaggio sui nuovi caccia a reazione che i tedeschi avevano cominciato ad impiegare contro i bombardieri alleati; passaggio che non avvenne a causa del clima inclemente e del precipitare degli avvenimenti bellici. In ogni modo eccoti, in sintesi, la storia dei « reazionari », come noi piloti definimmo i colleghi prescelti, e con quanta invidia!

I piloti erano: Bjron, Jellici, Zuccarini, Svanini, Di Lollo, Slaviero, Veronese, Storchi, Morandi, Pizzati, e pochi altri di cui mi sfugge il nome.

L'addestramento iniziale, con decolli ed atterraggi su alianti, veniva impartito su di un aeroporto nelle vicinanze di Berlino; poi passarono ad un corso teorico a Spatau, per familiarizzare tecnicamente gli uomini con il nuovo mezzo: il *Me. 163*, un aereo ormai vicino al razzo. Le caratteristiche di tale macchina, come tu saprai, erano rivoluzionarie.

Il *Me. 163 Comet* era dotato di un motore a razzo a combustibile liquido, tipo Walter HWK 109-509 A, che gli permetteva un'autonomia di volo di circa 8-10 minuti. Saliva in verticale a 1000 Km/h., e il carrello veniva sganciato subito dopo il decollo ed il *Comet* atterrava su di un pattino come un aliante. Era armato con due cannoncini da 30 mm. e con vari razzi.

Le modalità d'impiego del *Me. 163* erano le seguenti: segnalata la formazione nemica in zona, il caccia si arrampicava fulmineo sino a 20000 metri circa, poi puntava in picchiata sui bombardieri, scaricava le armi e, sempre a velocità altissima si disimpegnava, venendo poi all'atterraggio. Il *Me. 163*, assieme al *Me. 262*, bireattore, costituirono allora una grossa sorpresa per gli anglo-americani che si trovarono improvvisamente contrastati da quelle armi formidabili; le perdite fra le « fortezze volanti » diventarono molto pesanti ed, in alcune incursioni, addirittura impossibili.

L'addestramento dei nostri piloti fu interrotto e poi bloccato definitivamente dal maltempo: neve e gelo imperversarono per tutto gennaio costringendo all'inattività uomini e macchine. In quei giorni di fermo, i nostri divisero le loro cibarie — che Visconti, da Bergamo, con uno dei soliti stratagemmi di cui era capace, inviava loro — con i piloti tedeschi, che in quel periodo facevano letteralmente la fame. Per il maltempo, come ti ho detto, e per il precipitare degli avvenimenti in Germania, i nostri colleghi rientravano ai primi di febbraio in Patria.

L'avventura dei piloti italiani, prescelti nel 1945 fra i primi del mondo, per volare a 1000 Km/h., era finita.

È caduto Max

Ero giunto da pochissimi giorni con il mio Gruppo in Germania, quando mi giungeva una lettera, in data 18-11-1944, da parte di un amico pilota del 2° Gruppo Caccia. Le solite notizie sul reparto, sui combattimenti, sui colleghi e poi le solite note tristi, i nomi di coloro che non rientreranno piú: « ... giorni fa è morto Biasi, l'altro ieri è caduto Max ».

Ricordo che non riuscii ad andare oltre; dopo aver appallottolato nervosamente la lettera, stringendola con forza, la gettai per terra. Per qualche minuto non riuscii a pensare a nulla: Max Longhini, tenente pilota, che avevo conosciuto durante la guerra al 24° Gruppo, era morto. La notizia mi aveva svuotato, non era possibile, non poteva essere vero, mi ripetevo. Longhini era un « manico » nel senso piú completo che noi piloti diamo alla parola per indicare uno che ci sa veramente fare.

Si era fatta tutta la guerra con i *C.R. 42*, i *Macchi 202* e *205*, aveva abbattuto diversi aerei nemici ed ora non era piú fra noi, stroncato da una raffica che non aveva riconosciuto in lui il pilota senza macchia e senza paura, uno che doveva essere risparmiato in virtú del suo valore, della sua completa dedizione al dovere; ma la guerra, specialmente la guerra di quei giorni, aveva sete di vite umane, sempre piú sete, e non risparmiava piú nessuno.

Ore 12,30 del 16 novembre 1944: allarme al 2° Gruppo

Caccia: « fortezze volanti » in avvicinamento. Dal campo di Villafranca le squadriglie decollano velocissime; i *Me. 109* si arrampicano nel cielo; fra poco i quadrimotori americani con la loro caccia di scorta saranno in zona, non bisogna lasciarseli sfuggire. I nostri sono ormai sui 7000 metri di quota, gli occhi dei piloti scrutano l'orizzonte, tesi a scoprire i puntini lucenti provenienti da Sud. Eccoli! Come sempre sono in molti, avanzano divisi in gruppi, leggermente sfilati l'uno dall'altro e scalati di quota: sono *B. 17* e *B. 24*. Pochi ordini negli auricolari, i capisquadriglia virano e si portano in posizione favorevole per l'attacco, ... via! I caccia si sfilano, sezione per sezione; puntano con un angolo di 60 gradi e rotta contraria contro i quadrimotori. Le mani sono serrate sulla cloche e sullo « sparo », occhi fissi nel reticolo di puntamento, testa incassata fra le spalle, schiena leggermente arcuata, quasi a voler spingere l'apparecchio: addosso!

Max con i suoi attacca due « fortezze » che volano in posizione un po' isolata: le raffiche dei cannoncini si incrociano, i *Me. 109* centrano i quadrimotori: gli aerei nemici perdono quota, precipitano, mentre pezzi di lamiera rotolano nell'aria. I nostri si radunano e cercano una nuova preda. Longhini improvvisamente si stacca dagli altri: a Nord ha scorto un quadrimotore che procede isolato e lo attacca con raffiche lunghe che investono il bombardiere e lo danneggiano gravemente. Il nostro pilota insiste, le sue membra vibrano al ritmo del fuoco delle sue armi, di nuovo sta per essere vincitore.

Improvvisamente due caccia della scorta gli piombano addosso da dietro, Max preso dalla foga dell'attacco non se n'è accorto, e non ha dietro nessun gregario che lo possa difendere. Quelli sparano... il *Messerschmitt* fa fumo, sbanda e precipita verso terra con una lunga striscia di fumo nero e di fiamme.

Il tenente Max Longhini è stato abbattuto cosí, piú dalla sfortuna che dalla bravura del suo avversario. Il suo aeroplano cade a pochi chilometri da Oderzo, non molto lontano dai luoghi che lo videro fanciullo, vicino a quei prati e quei boschi in cui si rifugiava nelle poche pause concessegli dalla sua vita di soldato in guerra. Durante le licenze spesso andava a caccia portando con sé la sorellina Luciana, una ragazzina di quindici

anni che sapeva però ascoltare, con un animo già grande per sensibilità femminile, le confidenze, gli sfoghi del fratello maggiore che le raccontava dei suoi combattimenti, aerei e navali, dei momenti di tensione o delle soddisfazioni sue e del 24° Gruppo quando veniva conseguita una vittoria. Un giorno essa mi aveva confessato che, appunto durante una uscita a caccia all'alba, durante una sosta nel bosco, Max aveva raccontato a Luciana la sua azione contro un cacciatorpediniere nemico, azione che gli aveva fruttato la medaglia d'argento. Con gli altri non gli era mai riuscito; solo quando tutto intorno era silenzio, riusciva ad esternare quello che teneva nel cuore ed alla sorella parlava della sua vita al campo, della guerra, delle perdite dolorose, dei suoi compagni di volo, dei suoi e dei loro entusiasmi e, molte volte, delle loro delusioni.

Proprio come avrebbe fatto un fanciullo.

Egli era rimasto, come la maggior parte dei piloti, un fanciullo, pronto agli entusiasmi piú puri, con l'animo privo di egoismi e risentimenti; dentro di sé aveva lo spazio azzurro e gli aeroplani, come quando, ragazzo, guardando in alto, sognava. Penso che sia caduto guardando il cielo, cosí che non abbia fatto in tempo ad accorgersi del suo precipitare verso terra.

Un'azione a Natale

I motori, messi in moto da qualche minuto, giravano al minimo; il rumore si allargava per la campagna circostante oltre i limiti del campo, dove piccole luci punteggiavano le ombre scure dei casolari. Gli equipaggi, arrivando alla spicciolata, si infilavano negli *S.M. 79*. Appesi sotto le fusoliere dei quattro aeroplani i grossi siluri; fra poco gli aerosiluranti sarebbero decollati.

Per qualche momento il rumore dei motori, spinti al massimo, divenne assordante; i velivoli, con la caratteristica gobba stagliata contro il cielo rischiarato da una grossa fetta di luna, corsero sulla pista poi, in fondo, si confusero nell'oscurità ed il rumore divenne sempre meno forte, trasformandosi nel caratteristico « ronfare » ritmico degli Alfa 128 degli apparecchi; poi piú nulla. Gli aeroplani volavano ormai verso l'obiet-

tivo: la rada di Ancona. Gli ultimi specialisti, rimasti sul piazzale ed all'inizio della pista, rientravano nelle baracche: ombre inghiottite dalla lama di luce chiara apparsa improvvisamente all'aprirsi delle porte, poi tutto di nuovo nell'oscurità. Fuori rimanevano solo gli aeroplani che non avevano partecipato all'azione, incapottati dai soliti teloni, le sentinelle, ed il freddo ormai intenso. Era il 25 dicembre: Natale.

Ma fuori non erano rimasti solo gli aeroplani, le sentinelle ed il freddo: in quota c'era una ventina di uomini del Gruppo Aerosiluranti che, agli ordini di Bertuzzi, Perina, Neri e Del Prete, andavano a fare la guerra, anche se era la notte di Natale.

In cabina, le luci fluorescenti degli strumenti di bordo ammiccano e si riflettono sul viso dei piloti; le frasi sono brevi, ridotte all'indispensabile. Ognuno, come al solito, sente la missione, con il suo rischio imprevedibile ed anche il suo fascino. Ultimi calcoli, ultime correzioni di rotta; fra non molto saranno nella zona di attacco. C'è un po' di foschia; qualche nube, stracciata dalla brezza, rotola bassa sul mare. Gli apparecchi si distanziano: ognuno tenterà isolatamente di sorprendere la difesa avversaria.

Appena il primo aerosilurante si abbassa per individuare le navi all'ancora, i cannoni della difesa contraerea anglo-americana aprono un violento fuoco di sbarramento. Il primo *79* scivola fra le luci dei fari che sciabolano l'oscurità ancora intensa: Del Prete cerca la sua preda. Vari giri sul porto, scapolando fra uno scoppio e l'altro dei proiettili controaerei, con la foschia che gli impedisce la vista delle navi; e gli occhi di tutti i componenti dell'equipaggio tesi a scrutare verso il basso: nulla. La controaerea diviene sempre piú cattiva, poi l'aereo vira largo sul mare e rientra senza sganciare; a bordo musi lunghi, ma non si può sprecare un siluro.

Poi attacca il « capo », Bertuzzi. Le nubi si aprono ed egli vede la « sua » nave; virata, puntata decisa contro il fianco del piroscafo a pelo d'acqua con le traccianti che arrivano paurosamente vicino, poi l'ordine secco: « Via il siluro! ». L'ordigno si infila nell'acqua, corre contro la nave ed esplode: colpita! L'apparecchio è già lontano, a pelo d'acqua, per non

farsi « fregare » dalla caccia nemica; tira verso la base, ancora lontana.

Neri e Perina sopraggiungono quasi contemporaneamente, ma il diavolo ci ha messo la coda; i due velivoli sono accolti da un infernale tiro di sbarramento delle armi contraeree, ormai da tempo in allarme, e poi vengono attaccati dalla caccia notturna: i *Beaufighter* colpiscono l'aeroplano di Neri, che è costretto a lasciare la zona di attacco senza aver sganciato. A Perina invece è il siluro che non vuole sganciarsi nonostante i ripetuti tentativi del pilota: il *79*, inseguito dalla caccia notturna inglese, riesce a sfuggire ai loro attacchi ed a rientrare al campo.

Quella del 25 dicembre scorso non fu certo un'azione fortunata, ma lo spirito era stato quello di sempre: non è facile portare un aeroplano di notte in mezzo ad un inferno di fuoco, girare piú volte alla ricerca dell'obiettivo, abbassarsi e con calma sganciare.

Quelli del Gruppo Aerosiluranti ripeterono quel giochetto la notte di Natale, come avevano sempre fatto durante tutti i quattro anni della guerra Buscaglia, Cimicchi, Sponza, Buri, Graziani, Faggioni, Forzinetti, Erasi, Marini, Eichner e tutti gli altri aerosiluratori.

Come da voi al Sud, Erasi e Graziani, cosí da noi al Nord, gli uomini del Gruppo Faggioni erano gli ultimi di una « casta » di gente eroica e gloriosa, il cui credo era servire l'Italia, al di sopra di ogni idea politica, di là da ogni calcolo personale; uomini che tutti, compreso i nemici, ci hanno sempre invidiati.

Quella notte tutti volevano andare in volo. Sentivano che ormai si era alla fine, ma gli aeroplani erano pochi e molti dovettero rimanere forzatamente a terra. Un fortunato tuttavia ci fu: Mannelli, capitano anziano, ormai sui quarantacinque anni, da tempo fuori allenamento di volo, che il 25 dicembre si diede da fare e riuscí ad imbarcarsi come secondo pilota di Bertuzzi, per sentirsi, come disse dopo l'azione, degno di portare l'aquila di pilota, e non venir considerato un imboscato, uno « scaldasedie ».

La Morte aveva rispettato durante la loro ultima azione

quei soldati; non cosí fece l'odio dei fratelli. Poco prima della fine della guerra infatti, e precisamente verso la fine di marzo, nelle vicinanze di Gallarate, in una imboscata da parte di elementi sconosciuti, morivano il tenente Salvi, i sottotenenti Leonardi e Gulli e l'aviere Cavalieri.

1945: il 2° Gruppo paga ancora

Gennaio, febbraio 1945: gli anglo-americani avanzavano da Sud lungo tutta la larghezza del fronte italiano, e stavano ormai vincendo la guerra su tutte le latitudini: era la fine. Noi continuavamo ad andare in volo, ad attaccare le loro formazioni sempre piú imponenti; ogni giorno qualcuno non rientrava ed era come perdere una parte di noi stessi; ogni giorno l'agonia continuava, ci sentivamo sempre piú disperatamente soli.

Noi del 1°, in rientro dalla Germania, dopo il passaggio sui *Me. 109* tedeschi, non avevamo ancora iniziato ad operare, dovendo ancora completare l'allenamento sul nuovo aeroplano; il 2° Gruppo, invece, stava pagando duro. Il reparto, comandato da Miani, era quasi ogni giorno in azione; le sue basi erano nel Friuli (Udine, Osoppo) sulla rotta, cioè, dei bombardieri americani.

Il combattimento, iniziato sui 10000 metri, si è ormai frazionato in tanti duelli fra piccoli gruppi di aeroplani; un nostro *Messerschmitt* è rimasto isolato e circondato da una decina di *Thunderbolt.* I *P. 47* lo attaccano da tutte le parti, sparando con tutte le loro armi; sono centinaia di proiettili da 13 mm. che seguono il nostro caccia, lo avvolgono in una ragnatela di morte; ma il *109* non vuole andar giú.

Il nostro guizza fra i velivoli nemici, eludendo i loro attacchi. La sua sagoma scura si staglia netta fra i riflessi di duralluminio dei grossi apparecchi americani; il distintivo con il « diavolo rosso » spicca sulla carenatura del motore del velivolo italiano, che è veramente un diavolo forsennato. Il pilota del nostro caccia, solo contro tanti, riesce a tener testa agli avversari, a rintuzzare i loro attacchi; ma per quanto ancora? Con disperata volontà di sopravvivere ed un leonino coraggio,

egli riesce con continue manovre acrobatiche a sfuggire alle raffiche delle armi nemiche. Il suo volto è contratto dalla tensione e dalla fatica, lo stomaco è bloccato, i muscoli tesi da far male, ma non molla, anche se la nausea comincia ad arrivare alla gola. Deve essere un « vecchio manico », uno che ci sa tremendamente fare, ma alla fine, dopo un'ennesima affondata, il numero ha il sopravvento, ed i grossi musi ovali, bordati di rosso, degli aeroplani americani puntano in alto in segno di vittoria; sotto di loro, il caccia italiano, colpito a morte, precipita incontrollato.

Dentro l'abitacolo, il pilota ha appoggiato il capo contro il cruscotto; il busto è reclinato in avanti e la cloche, mossa dalla corrente d'aria che sbatte contro i piani mobili di coda, sbatte leggermente contro lo stomaco quasi per un disperato richiamo. Ma il pilota non sente piú nulla; il suo corpo è lí sul sedile, trattenuto dalle cinghie, ma il suo spirito è già su nell'infinito, oltre le nuvole, oltre il sole, dove si ritrovano tutti gli aviatori caduti, e da dove non discenderanno mai piú, per non infangarsi piú sulla terra.

Cosí moriva il sergente pilota Fornaci del 2° Gruppo Caccia, il 6 febbraio 1945, nel cielo del Veneto, e ci sembrò impossibile. Fornaci aveva sempre il sorriso aperto; era stato nei cieli dell'Albania, in quelli della Russia e sul Mediterraneo, sempre fra i primi, sempre fra i piú coraggiosi, ma anche lui ormai se ne era andato per sempre; cosí come, il 20 gennaio, era successo a Brini su Vicenza, il 23 del medesimo mese a Filippi su Padova e l'8 febbraio a Cimino. La disparità numerica imponeva la sua ferrea legge, ed il 2° vedeva cadere i suoi piloti migliori.

In una sera di fine febbraio, ci veniva comunicato che noi del 1° Gruppo saremmo di nuovo rientrati in azione. La notizia ci liberava finalmente da quel senso di nullità che ci era saltato addosso dopo la crisi di agosto e ci aveva oppressi in tutti quei giorni di inattività. Tornavamo a combattere; molti di noi non sarebbero piú tornati, eppure eravamo tranquilli.

Tutto ormai era contro di noi! E noi potevamo sopportare questo isolamento morale e materiale, solo sfogando la nostra delusione ed il nostro dolore nel combattimento, lavacro puri-

ficatore del nostro essere e giudice imparziale di una nostra scelta.

La sera della notizia mi avvicinai al mio aeroplano. La sagoma del *Messerschmitt* spiccava contro il crepuscolo di un cielo ancora invernale; vi appoggiai le mani, accarezzai la macchina e ne sentii il cuore attraverso il freddo del rivestimento metallico. Era una delle ultime cose amiche che mi restavano in quei giorni; era il « mio » aeroplano, con il quale sarei ritornato al combattimento, ed io sentivo che non mi avrebbe tradito.

Colloquio silenzioso fra un pilota e la sua macchina, uniti da un medesimo destino.

Si ricomincia

Il combattimento era stato breve ma duro, direi cattivo, ma in quei giorni tutti gli scontri erano cosí. Per noi l'azione del 3 marzo aveva rappresentato la possibilità di dimostrare agli altri e piú ancora a noi stessi che, ad onta di tutto, eravamo ancora quelli di sempre.

Come al solito, partenza su allarme: correre di piloti, aerei messi repentinamente in moto, polverone di un decollo simultaneo, gracidare di ordini attraverso le cuffie-radio, cloche a cabrare e il gruppo che si arrampica verso l'alto. Sugli 8000 agganciamo le formazioni nemiche; aerei e poi ancora aerei, suddivisi in squadriglie, in gruppi, in stormi, ci vengono incontro scalati in quota: sono quadrimotori *B. 24* scortati da *Thunderbolt* e *Lightning*.

Ci buttiamo addosso a quella nuvola di velivoli, cerchiamo di filtrare fra i caccia per colpire i bombardieri; è un continuo lavorare di barra e di pedaliera. L'aeroplano mi balla sotto il sedere, è un volare disordinato, da pazzi, ma è l'unico che mi dia qualche possibilità di scamparla. Dinnanzi a me è un susseguirsi di *B. 24*, di *P. 47*, di *P. 38* e di qualche *Messerschmitt* del mio Gruppo; il cielo è pieno di aeroplani e di raffiche e la morte balla in mezzo alla « grande giostra ».

A tratti, faccio partire qualche breve raffica contro il velivolo avversario che mi sfreccia davanti; l'orgasmo e la confusione sono tali che mi accorgo di non traguardare nemmeno attraverso il reticolo di puntamento. Punto la prua dell'apparecchio d'istinto, sparo d'istinto, come d'istinto evito gli attacchi degli apparecchi nemici. Sono tutt'uno con il mio *Me. 109*, mi accorgo di essere vivo perché respiro; da molti secondi non riesco a deglutire la saliva.

Qualche *Messerschmitt* passa di tanto in tanto nelle vicinanze, è quasi sempre solo. Presi in mezzo a quelle centinaia di aeroplani avversari, combattiamo isolati, ma non molliamo, andiamo all'attacco una volta, due volte. Le armi sono ormai quasi senza munizioni; continuo ugualmente a buttarmi in mezzo alla mischia, non so nemmeno io perché, forse perché posso solo morire. Eppure voglio vivere! Non mi sento di fare l'eroe. Serve poi l'eroismo? Non so nemmeno perché combatto in queste condizioni, chi se ne accorgerebbe se fuggissi, se mi allontanassi dalla mischia? Nessuno. No! Ci sarebbe pur sempre la mia coscienza e l'irreale presenza qui in cielo di tanti nostri caduti, e mi farei schifo.

A terra ci contiamo: manca Sparaco. Nessuno si è accorto del suo abbattimento; ormai moriamo cosí, senza che nemmeno i nostri compagni se ne avvedano, senza che nessuno possa nemmeno tentare di aiutarti, moriamo da disperati.

Quella sera dopo il combattimento, mi ero buttato sulla branda e cento pensieri affollavano la mia mente: la nostra ormai inevitabile e prossima sconfitta, lo schifo per tanta gente che approfittava della situazione, lo sdegno per il dilaniarci fra noi italiani, i vili ed inutili mitragliamenti degli anglo-americani sulle nostre strade, contro uomini isolati, corriere, trenini di provincia, biciclette, contadini nei campi, e tutto divenne confuso, terribilmente confuso.

Quella sera anche in me nacque, inconsapevolmente, la malapianta dell'odio; nacque ed ingigantí subito, trovando terreno fertile per svilupparsi nel mio animo esacerbato da tante lotte, delusioni, ed amarezze, e per qualche giorno odiai gli americani che con il loro strapotere vincevano la guerra, gli pseudo-partigiani che ci colpivano alle spalle, e quelli veri, che

pur ci rispettavano e che noi rispettavamo, odiai lo stesso Mussolini per non aver saputo tener fede alle promesse fatte.

Poi, alcuni giorni dopo, per caso, su di un nostro aeroporto, incontrai un nostro ufficiale, già pilota, ed in quei tempi addetto all'ufficio stampa e propaganda. Avevo già letto qualche suo articolo su « Ali », il periodico della nostra Aeronautica, ma il nostro colloquio ci portò a parlare di tante cose, degli ideali, della situazione contingente, della guerra in generale. Con una signorilità di linguaggio e di modi che avevo sino allora riscontrato in ben poche persone, il capitano Franco Pagliano rivoluzionò in breve tutte le mie idee e le mie passioni: tutto quanto ci attorniava in quei giorni, uomini e fatti, riprese dimensioni umane.

Parlammo a lungo e dentro di me, alla fine, rimase valido solamente il concetto dell'onore, della dignità di uomo e di soldato, di un abito mentale, cioè, che non poteva scendere a compromessi di nessun genere nella buona né, tantomeno, nella avversa fortuna. Dopo il colloquio con Pagliano, mi ritrovai nudo con la mia coscienza, l'unica che fosse in grado di giudicare il mio operato, unica forza che mi doveva e poteva spingere a continuare sulla strada da me intrapresa. Egli aveva fatto sparire in me tutto il superfluo: paura, iattanza, dubbi, e mi ritrovai ufficiale pilota, sotto quale bandiera non aveva importanza, l'importante era combattere con onore, comprendendo anche voi dall'altra sponda, pur rimanendo saldo nelle mie convinzioni di fondo. L'odio era scomparso.

Rimaneva solo il desiderio di dare tutto, sino alla fine, con umiltà, e mi sentii sereno.

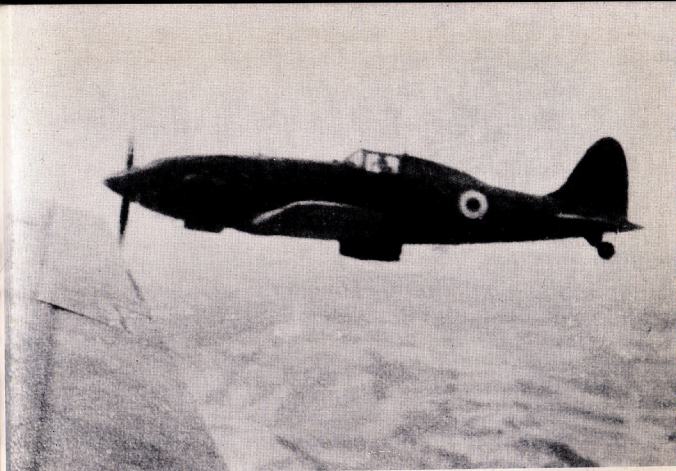
Combattimento

Via! I *Messerschmitt* decollano, una sezione dopo l'altra. L'allarme, uno dei tanti in quei giorni, era stato dato pochi minuti prima; i piloti erano saltati dentro gli abitacoli dei caccia decentrati nei prati ai lati della pista, qualche frase con gli specialisti, motori in moto, ed i velivoli del 2° Gruppo, si lanciano a divorare la pista, staccano, tirano dentro il carrello

I funerali dell'aviere Catalano, l'ultimo caduto dell'Aeronautica prima dell'armistizio, deceduto l'8-9-1943 durante un attacco di aerei americani all'aeroporto di Casa-Zeppera, sede del 155° Gruppo.

Alcuni *Macchi C.202* del 4° Stormo pochi giorni dopo l'armistizio, schierati su un aeroporto del Sud.

Schieramento di *Macchi C.205* del 51° Stormo, pronti a rientrare in azione, in una base aerea delle Puglie.

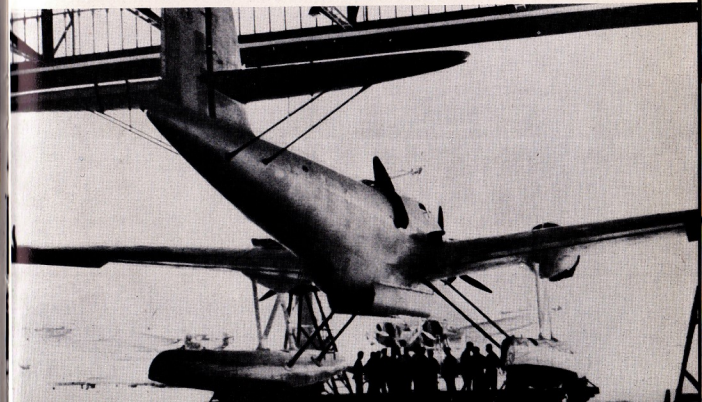
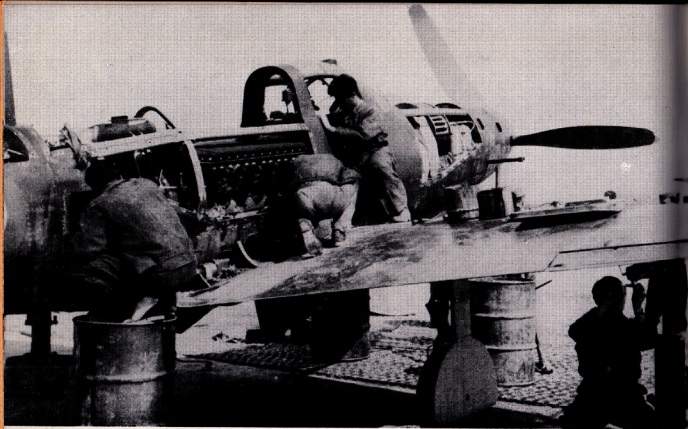
Il tenente Caponetti, giunto « nudo alla meta ».

Una pattuglia di *Macchi C.202* del 5° Stormo in volo di guerra sui Balcani.

Il tenente colonnello Fanali, con bustina e sigaretta, con i suoi ragazzi del 155° Gruppo, subito dopo il rientro dalla Sardegna in Continente.

Specialisti al lavoro attorno ad un *Macchi C.205* del 51° Stormo.

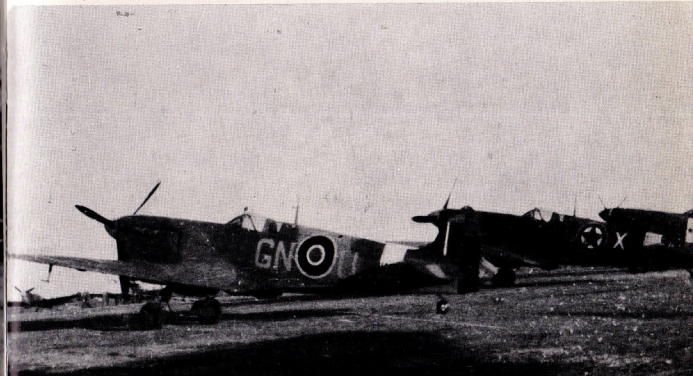
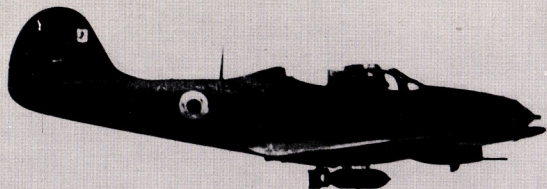
Alcuni piloti del 4° Stormo. Da sinistra a destra, Gobbato, Dallari, Larsimont, Franchetti.

Macchi C.205 del 155° Gruppo del 51° Stormo ricoperti da teloni dopo un loro rientro da un'azione sui Balcani.

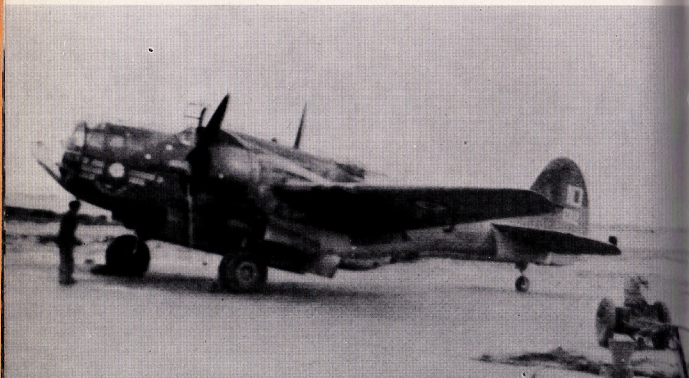
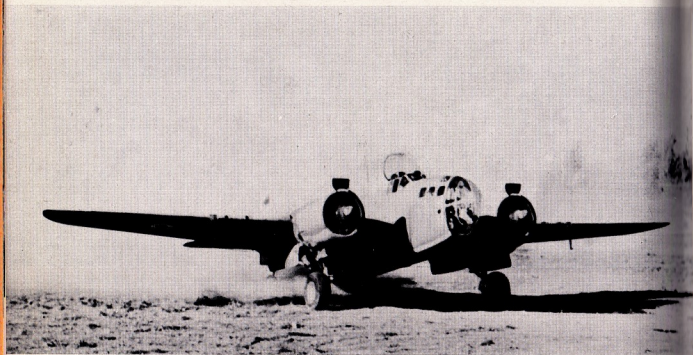
Un *Cant. Z.506* dei gruppi di soccorso, che svolsero una preziosissima opera di ricupero dei nostri piloti caduti in mare.

Gli specialisti del 4° Stormo al lavoro per la revisione completa dei primi *P.39 Airacobra* consegnati ai piloti italiani del Sud.

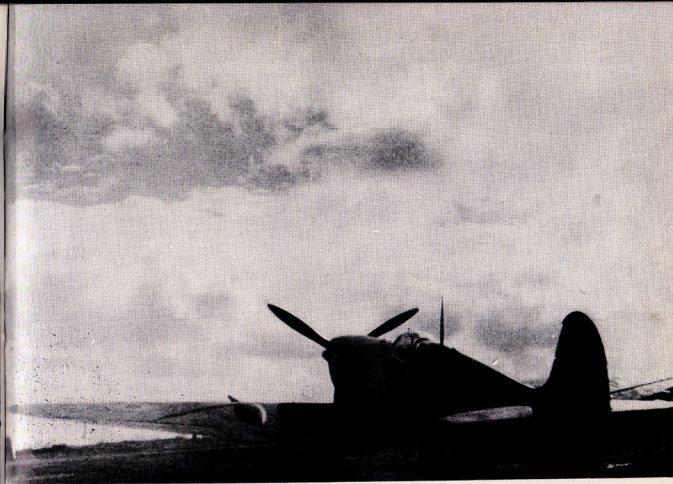
Piloti del 51° Stormo. Al centro, il tenente Martinelli, comandante di squadriglia.

Alcuni piloti dello Stormo Trasporti davanti ad un *Cant. Z.1007*. Il secondo da sinistra è il tenente Badalini, medaglia d'oro al valor militare.

I primi *Spitfire*, già appartenenti a reparti inglesi e jugoslavi, consegnati al 20° Gruppo della Regia Aeronautica.

Un *P.39 Airacobra* del 4° Stormo in volo di guerra. Notare la bomba ventrale da 250 kg.

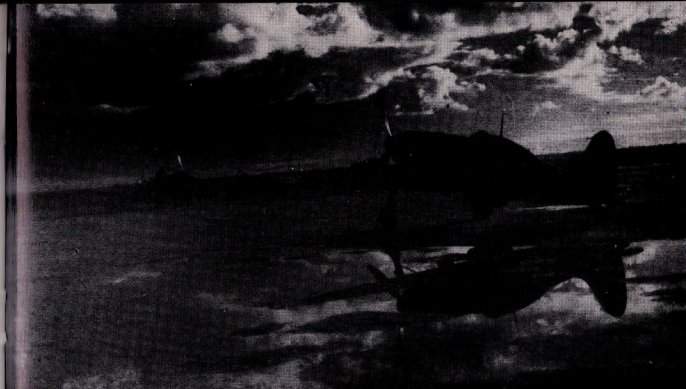
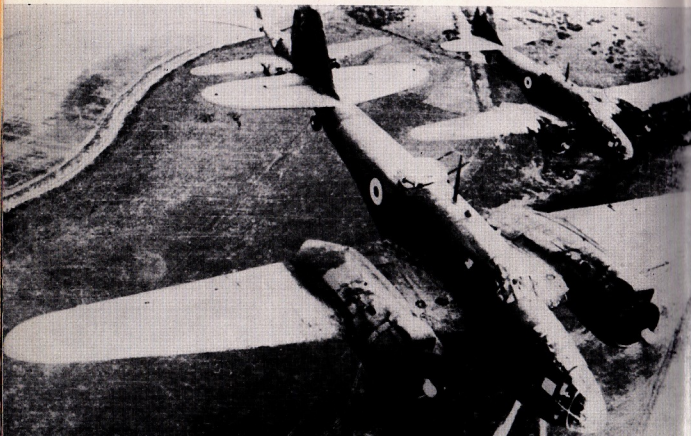
Un bimotore *Baltimore* in apprestamento per un'azione. Si prepara il carico di bombe.

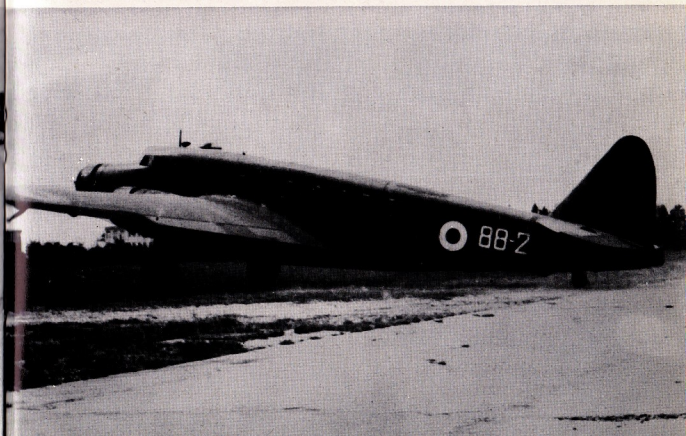
Il tenente colonnello Fanali, comandante del Raggruppamento Caccia, in giro d'ispezione sulla fida bicicletta.

Piloti della 360ª Squadriglia. Il primo da sinistra è il tenente Borromeo, nell'abitacolo il tenente Parravicino.

Decollo di un bimotore *M.187* dello Stormo *Baltimore*.

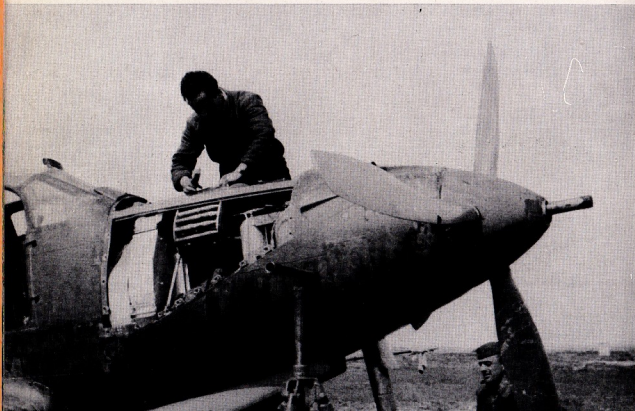
Rifornimento di un *P.39 Airacobra* del 4° Stormo prima di un'azione.

Uno *Spitfire* del 20° Gruppo pronto a decollare.

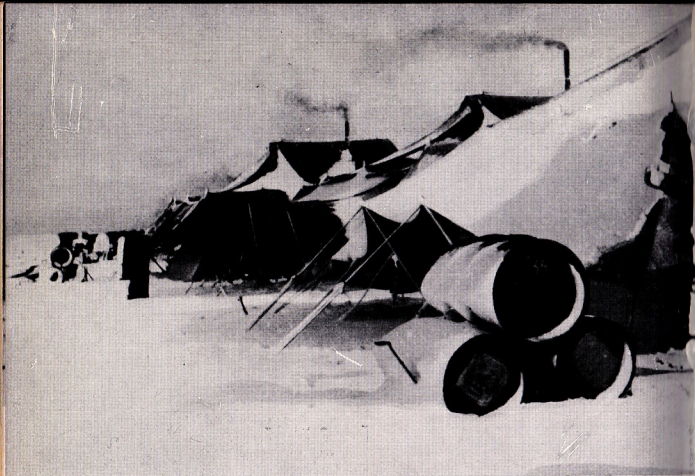
Pattuglia di *Airacobra* del 4° Stormo in volo di guerra sulla Jugoslavia.

Piloti del 51° Stormo a riposo. Da sinistra, i tenenti Mainini e Casalbeltrame.

Una pattuglia di *Baltimore* in volo a bassa quota alla ricerca di autocolonne tedesche.

Gli ultimi *Macchi C.202* del 5° Stormo vengono riforniti di carburante e munizioni per un'altra azione.

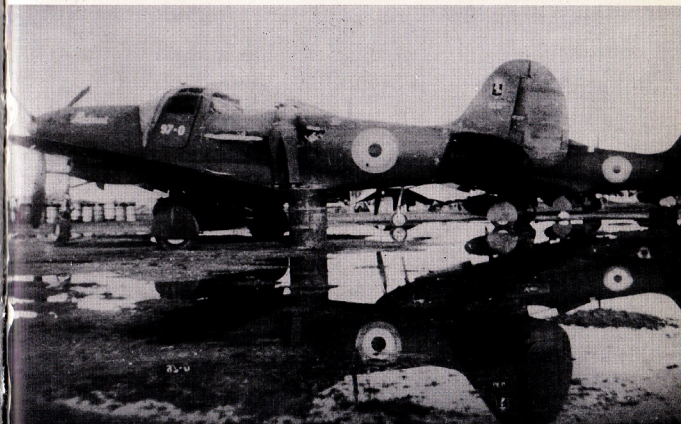
Un *S.M.82* dell'88° Gruppo Trasporti pronto al decollo per andare a rifornire le truppe italiane combattenti contro i tedeschi in Jugoslavia.

Quelli della « tenda pazza » dello Stormo *Baltimore*. Da sinistra, in piedi: Brolis, Crespi, Valletta, Salvatore, Marescalchi; a terra: Daniele, Rolandi, Saluzzo.

Rifornimento di munizioni per il cannone prodiero da 37 mm. di un *P.39* del 4º Stormo.

Il tenente Crespi davanti al suo *Baltimore* battezzato « Fiorellino ».

Spitfire del 20º Gruppo coperti di neve sull'aeroporto di Canne.

Gli attendamenti degli addetti al 20° Gruppo durante l'inverno '44-'45.

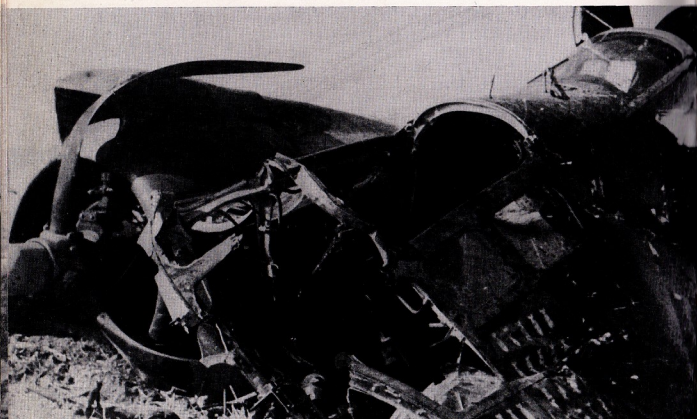
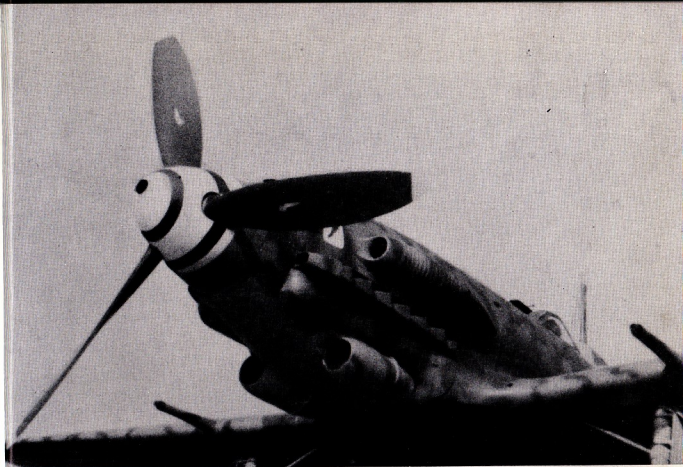
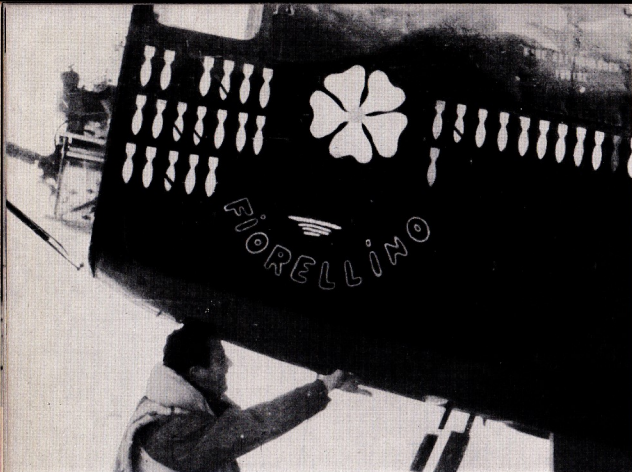
Una pattuglia di *P.39* del 4° Stormo si appresta ad attaccare una colonna tedesca in ritirata nella Jugoslavia centrale.

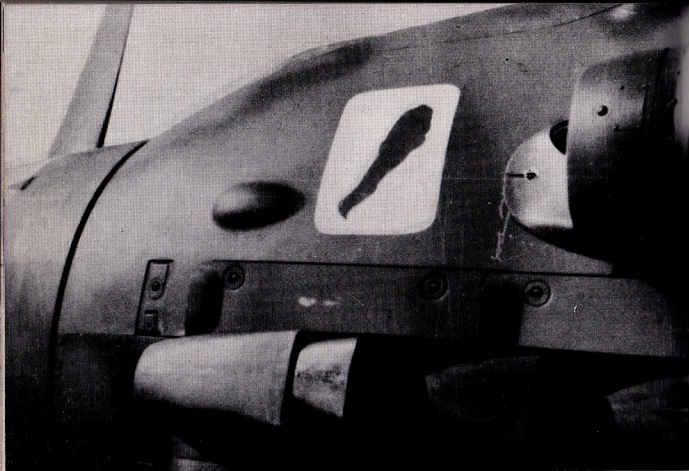
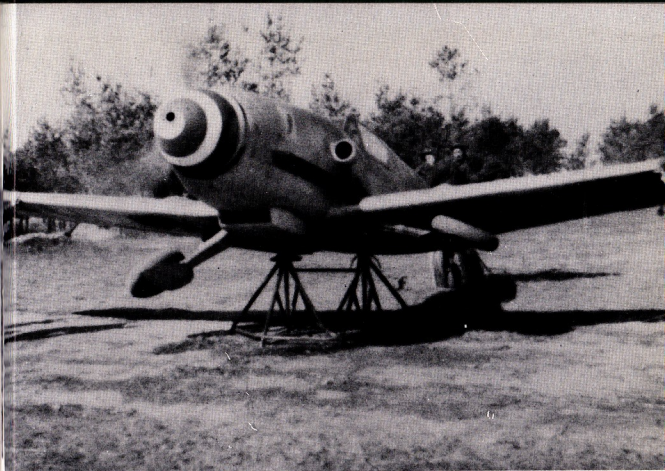
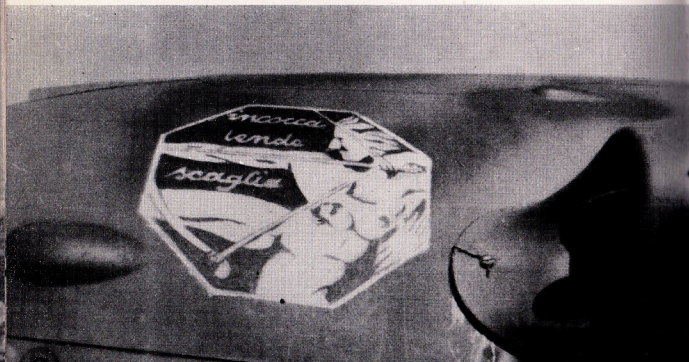
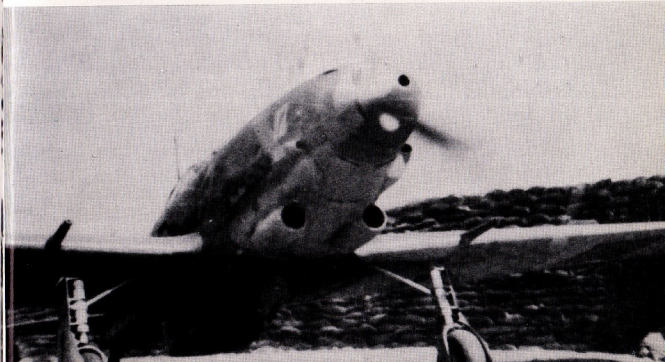
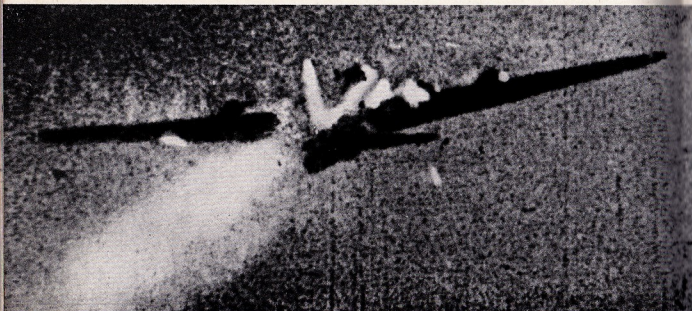
Due colonne dello Stormo *Baltimore*: da sinistra, il sergente maggiore pilota Bruscantini e il 1° aviere marconista Ferri.

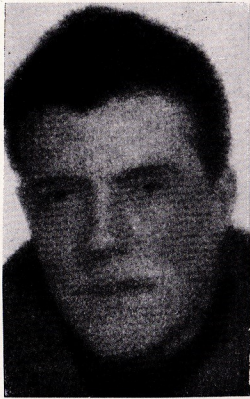
Tra un'azione e l'altra, gli specialisti revisionano i *P.39* del 4° Stormo.

Lavori di riparazione ad un *Baltimore* colpito dalla contraerea tedesca.

Un *Baltimore* distrutto in un atterraggio di fortuna.

Distintivi personali di piloti di bimotori *M.187* dello Stormo *Baltimore*.

Altri distintivi sulle carlinghe dei velivoli dello Stormo *Baltimore*.

Un *Macchi C.205* del 1° Gruppo Caccia dell'Aeronautica repubblicana.

Il tenente colonnello pilota Ernesto Botto, primo Sottosegretario alla Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana.

Distintivi di squadriglia della Caccia repubblicana del 1° Gruppo. In alto, « L'Asso di Bastoni »; in basso, « l'Arciere ».

Un *Messerschmitt 109 G.*, in dotazione della Caccia repubblicana, durante una prova del carrello.

Un *Macchi C.205* decolla su allarme per intercettare formazioni di bombardieri americani.

Una « fortezza volante » americana, colpita dal fuoco dei cacciatori repubblicani, un attimo prima di precipitare in fiamme.

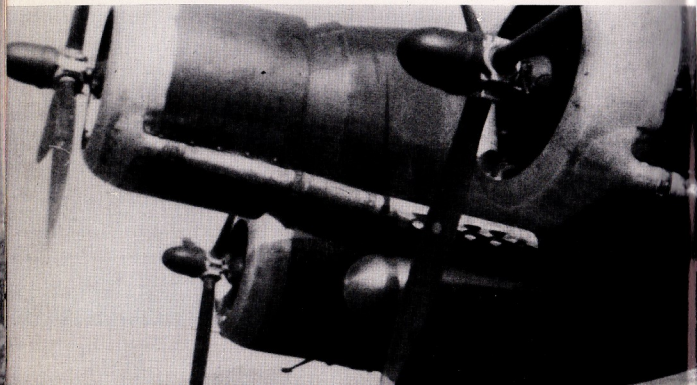
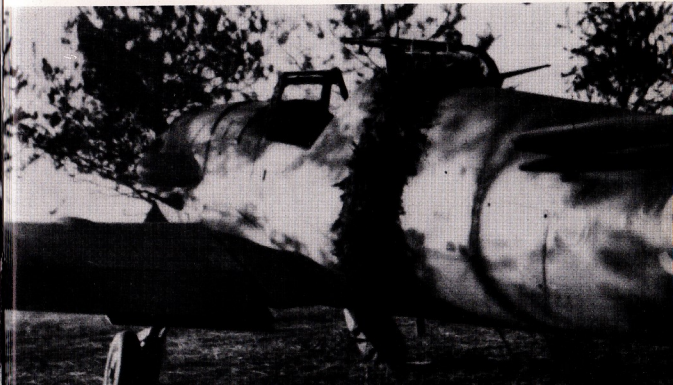
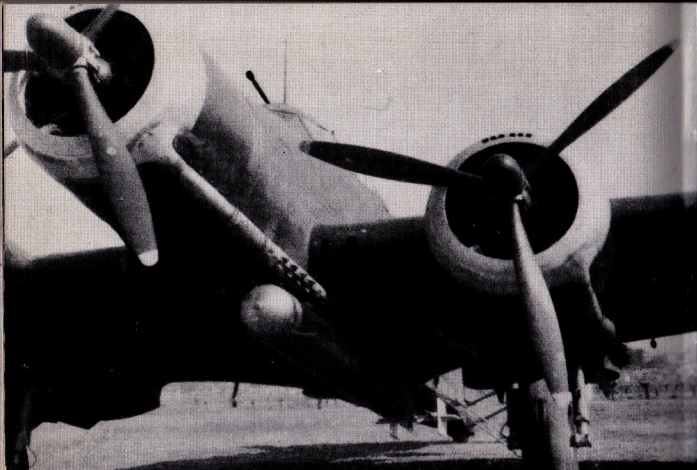
Il sergente maggiore pilota Biagini, caduto nel cielo del Piemonte contrastando una formazione di bombardieri nemici.

Il sergente pilota Cuscunà, il primo pilota della R.S.I. che abbatté un apparecchio nemico.

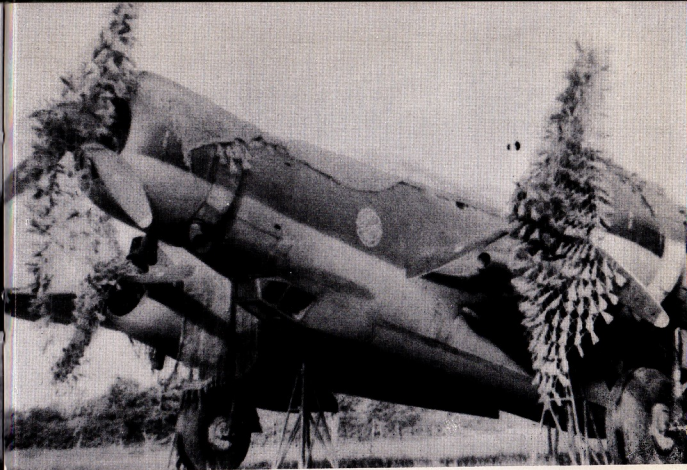
Un quadrimotore americano *B.24 Liberator* atterrato per errore sull'aeroporto di Venegono, presso Varese.

Cacciatori della R.S.I., al rientro da una missione di guerra, discutono i risultati dell'azione.

Un *Messerschmitt 109* mimetizzato tra gli arbusti ai bordi di un aeroporto della R.S.I.

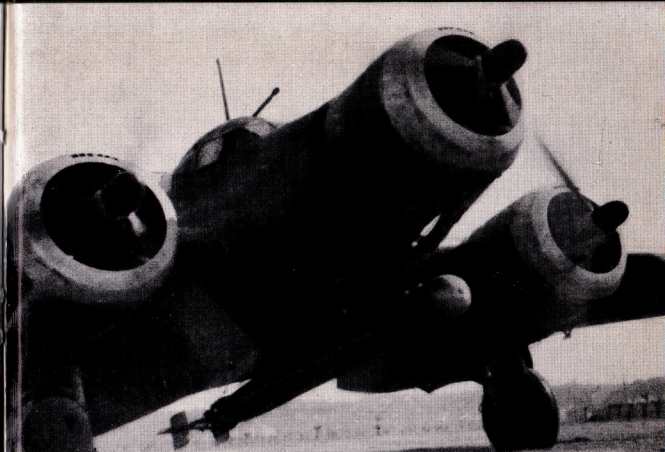
Un *S.M.79* del Gruppo Aerosiluranti, ai cui motori sono stati applicati speciali spegnifiamma per i voli notturni.

Un *S.M.79*, decentrato e mimetizzato, pronto a decollare.

Un *Me. 109* del 2º Gruppo Caccia viene mimetizzato al suo rientro da un'azione.

Un *S.M.79* del Gruppo Aerosiluranti, con il siluro agganciato, si appresta a decollare per attaccare navi nemiche.

Il capitano pilota Guglielmo Arrabito, caduto in combattimento contro preponderanti gruppi aerei nemici.

Un *Cant. Z.1007* del progettato Gruppo da bombardamento della R.S.I., che non entrò mai in azione.

Un *Me. 109 G.* con doppi distintivi, italiani e tedeschi.

Aerosiluranti della R.S.I. in volo nel cielo di Anzio durante un attacco ad una formazione navale anglo-americana.

Il tenente colonnello Faggioni, asso degli aerosiluratori della R.S.I., caduto durante un attacco a navi alleate nel mare di Anzio e decorato di medaglia d'oro.

Decollo di un *S.M.79* del Gruppo Aerosiluranti.

Il Sottosegretario all'Aeronautica della R.S.I., generale Tessari, si congratula con i protagonisti del riuscito attacco di aerosiluranti contro la base di Gibilterra, compiuto il 5 giugno 1944. Dietro il generale Tessari, il comandante del Gruppo Marino Marini, e il comandante di squadriglia Irnerio Bertuzzi.

Il maggiore pilota Adriano Visconti, asso della Caccia repubblicana, al posto di pilotaggio di un *Macchi C.205.*

e puntano verso quella zona di cielo dove sono segnalati aerei nemici. Sono esattamente le 11,27 del 3 marzo 1945.

Sui campi di Udine e di Osoppo, dove le squadriglie del Gruppo sono decentrate, non rimane che odor di benzina bruciata, qualche aereo inefficiente nascosto sotto le reti mimetiche, il cane del reparto che abbaia muso all'aria, e gli specialisti che si sforzano di darsi da fare, per ingannare il tempo in attesa del ritorno dei « loro » piloti. Un'attesa che di giorno in giorno diviene sempre piú snervante, sempre piú melanconica, perché, di giorno in giorno, aumenta il numero di quelli che non rientrano, di quelli che sono rimasti lassú, per sempre.

Gli specialisti, nel periodo dell'attesa, « sentono » il combattimento, vi partecipano a distanza; ed è un soffrire, un rodersi dentro, reso ancor piú penoso dalla inattività forzata, da quel senso di inutilità che viene dall'essere costretto a terra mentre « loro » combattono in quota; essi vorrebbero essere con la formazione che, 100 o 200 chilometri dal campo, starà ora per lanciarsi contro i velivoli nemici.

Infatti, in quei precisi momenti, piú a Sud, verso il mare, i nostri *109* sono arrivati a contatto con gli incursori nemici. Questa volta si tratta di una quarantina di bimotori da bombardamento *B. 26 Marauder*. I musi e le cupolette in plexiglas brillano al sole, le mitragliatrici binate dei bimotori iniziano a sparare contro i nostri caccia. Colpi di cloche, scarpate alla pedaliera, manette del gas trattate violentemente, mani che si contraggono sui comandi dello « sparo », come al solito.

I nostri attaccano decisi su un fianco della formazione avversaria. A breve distanza dai bimotori, aprono il fuoco con i cannoncini e le mitragliatrici; le raffiche si abbattono sugli incursori nemici. Poi una mezza rovesciata e giú verso il basso con una larga virata, per sfuggire alle loro raffiche, per riunirsi, rifare quota e per andare di nuovo addosso agli americani, che hanno stretto ancor piú la formazione per rendere il fuoco di sbarramento piú efficace. Ogni nostro pilota sa che può sperare di abbattere un apparecchio nemico solo infilandosi fra aereo e aereo, e sa anche che, cosí facendo, diviene bersaglio di decine di armi avversarie, ma non vi è possibilità di scelta.

Il carosello continua; intanto, nella lotta si sono immi-

schiati una decina di *Spitfire*, giunti all'ultimo momento. I nostri stringono i denti e manovrano alla disperata. Uno *Spitfire* è centrato e subito picchia fumando. *Marauder*, *Messerschmitt*, *Spitfire*, poi improvvisamente i caccia inglesi, forse al limite dell'autonomia, scompaiono e addosso di nuovo ai *B. 26*.

Due nostri caccia incalzano un bimotore. Dal nostro apparecchio di testa parte una raffica lunga, precisa; il bombardiere è colpito lungo tutto il lato sinistro della fusoliera e nel motore. Un grosso globo di fuoco si apre nel cielo; nessun paracadute: i corpi degli uomini dell'equipaggio vengono dilaniati dallo scoppio che squassa l'aeroplano americano. I due *109* passano sopra la loro vittima a 600 Km. orari; un altro *Marauder* rotola disordinatamente verso terra e un nostro aereo vira a coltello per non investire gli uomini che si sono lanciati con il paracadute.

Un altro *109* passa, sparando all'impazzata, fra tre o quattro velivoli statunitensi, ma non riesce a farcela; colpito in pieno si rovescia: pezzi di lamiera piastrellano l'aria, il pilota del caccia è rimasto prigioniero nell'abitacolo, forse è stato colpito mortalmente. Il *Messerschmitt* disegna una gran parabola in cielo, poi si schianta a terra: un altro dei nostri che non tornerà a casa.

Al terzo attacco altri *Marauder* vanno giú, ma va giú anche uno dei nostri e nemmeno lui riesce a salvarsi con il paracadute. Ormai la benzina è scarsa, le munizioni pure; i nostri caccia si riuniscono, fanno quota e dirigono di nuovo verso il Friuli.

Ore 13: i *109* hanno finito di rullare, i motori si fermano e le eliche compiono gli ultimi giri. I piloti, stanchi, con gli occhi arrossati e le facce tirate, scendono dagli apparecchi, e come al solito, si cercano, si contano con un'occhiata, cercando di capire chi manca, poi abbassano il capo e cominciano a togliersi il battellino gonfiabile, la combinazione di volo. Gesti consueti, lenti; attorno è primavera, ma nessuno di loro se ne accorge, stremati dalla fatica e dalla tensione nervosa, e c'è il ricordo di quelli che due ore prima erano andati in volo con loro, con i quali, prima del decollo avevano fumato una sigaretta.

Uno tira fuori di una tasca della combinazione il pacchetto delle sigarette, ma deve buttarlo: è tutto schiacciato dalle cinghie del paracadute; un altro, con le gambe leggermente divaricate e voltando la schiena a tutti, assolve una sua impellente necessità fisiologica. Nessuno parla, poi Miani e Drago chiamano tutti a rapporto.

Quel giorno, 3 marzo, non erano rientrati i sergenti Cusimano e Zerini. Alla sera, l'ufficiale addetto cassava con un rigo i loro nomi sui fogli degli organici del 2° Gruppo Caccia. Qualche collega raccoglieva le cose personali dei due caduti: qualche foto, i portafogli, un'immaginetta, velocemente, per non « caragnarci » sopra. Tanto il giorno dopo avrebbe potuto toccare a qualsiasi altro.

Morire negli ultimi giorni di guerra era una cosa brutta, terribilmente brutta.

Abbattimento di Visconti

La data non la ricordo piú esattamente, attorno al 20 marzo scorso, ma il combattimento durante il quale Visconti dovette lanciarsi con il paracadute, non lo potrò mai dimenticare, non perché fosse successo qualcosa di eccezionale, ormai tutti i nostri combattimenti avevano in sé qualcosa di eccezionale, ma per il fatto che io, come tutti gli altri piloti del 1° Gruppo, non avevo mai pensato che lui — il nostro comandante — potesse essere vulnerabile come tutti noi, che anche lui potesse essere abbattuto, invece...

Thunderbolt, *Lightning*, a sciami, come cavallette; dovunque guardo ne vedo. Noi abbiamo appena fatto quota e voliamo sopra i dorsali prealpini fra i laghi di Garda e d'Iseo; quelli sbucano da ogni dove e ci vengono addosso decisi. Visconti è in testa, come sempre; il nostro gruppo si fraziona in tante coppie. Attacchiamo: il calderone comincia.

Il *Messerschmitt* risponde bene, punto senza esitazione contro due *Thunderbolt* che filano in leggera picchiata sui 600 Km./h poco avanti a me; li collimo nel traguardo di pun-

schiati una decina di *Spitfire,* giunti all'ultimo momento. I nostri stringono i denti e manovrano alla disperata. Uno *Spitfire* è centrato e subito picchia fumando. *Marauder, Messerschmitt, Spitfire,* poi improvvisamente i caccia inglesi, forse al limite dell'autonomia, scompaiono e addosso di nuovo ai *B. 26.*

Due nostri caccia incalzano un bimotore. Dal nostro apparecchio di testa parte una raffica lunga, precisa; il bombardiere è colpito lungo tutto il lato sinistro della fusoliera e nel motore. Un grosso globo di fuoco si apre nel cielo; nessun paracadute: i corpi degli uomini dell'equipaggio vengono dilaniati dallo scoppio che squassa l'aeroplano americano. I due *109* passano sopra la loro vittima a 600 Km. orari; un altro *Marauder* rotola disordinatamente verso terra e un nostro aereo vira a coltello per non investire gli uomini che si sono lanciati con il paracadute.

Un altro *109* passa, sparando all'impazzata, fra tre o quattro velivoli statunitensi, ma non riesce a farcela; colpito in pieno si rovescia: pezzi di lamiera piastrellano l'aria, il pilota del caccia è rimasto prigioniero nell'abitacolo, forse è stato colpito mortalmente. Il *Messerschmitt* disegna una gran parabola in cielo, poi si schianta a terra: un altro dei nostri che non tornerà a casa.

Al terzo attacco altri *Marauder* vanno giú, ma va giú anche uno dei nostri e nemmeno lui riesce a salvarsi con il paracadute. Ormai la benzina è scarsa, le munizioni pure; i nostri caccia si riuniscono, fanno quota e dirigono di nuovo verso il Friuli.

Ore 13: i *109* hanno finito di rullare, i motori si fermano e le eliche compiono gli ultimi giri. I piloti, stanchi, con gli occhi arrossati e le facce tirate, scendono dagli apparecchi, e come al solito, si cercano, si contano con un'occhiata, cercando di capire chi manca, poi abbassano il capo e cominciano a togliersi il battellino gonfiabile, la combinazione di volo. Gesti consueti, lenti; attorno è primavera, ma nessuno di loro se ne accorge, stremati dalla fatica e dalla tensione nervosa, e c'è il ricordo di quelli che due ore prima erano andati in volo con loro, con i quali, prima del decollo avevano fumato una sigaretta.

Uno tira fuori di una tasca della combinazione il pacchetto delle sigarette, ma deve buttarlo: è tutto schiacciato dalle cinghie del paracadute; un altro, con le gambe leggermente divaricate e voltando la schiena a tutti, assolve una sua impellente necessità fisiologica. Nessuno parla, poi Miani e Drago chiamano tutti a rapporto.

Quel giorno, 3 marzo, non erano rientrati i sergenti Cusimano e Zerini. Alla sera, l'ufficiale addetto cassava con un rigo i loro nomi sui fogli degli organici del 2° Gruppo Caccia. Qualche collega raccoglieva le cose personali dei due caduti: qualche foto, i portafogli, un'immaginetta, velocemente, per non « caragnarci » sopra. Tanto il giorno dopo avrebbe potuto toccare a qualsiasi altro.

Morire negli ultimi giorni di guerra era una cosa brutta, terribilmente brutta.

Abbattimento di Visconti

La data non la ricordo piú esattamente, attorno al 20 marzo scorso, ma il combattimento durante il quale Visconti dovette lanciarsi con il paracadute, non lo potrò mai dimenticare, non perché fosse successo qualcosa di eccezionale, ormai tutti i nostri combattimenti avevano in sé qualcosa di eccezionale, ma per il fatto che io, come tutti gli altri piloti del 1° Gruppo, non avevo mai pensato che lui — il nostro comandante — potesse essere vulnerabile come tutti noi, che anche lui potesse essere abbattuto, invece...

Thunderbolt, Lightning, a sciami, come cavallette; dovunque guardo ne vedo. Noi abbiamo appena fatto quota e voliamo sopra i dorsali prealpini fra i laghi di Garda e d'Iseo; quelli sbucano da ogni dove e ci vengono addosso decisi. Visconti è in testa, come sempre; il nostro gruppo si fraziona in tante coppie. Attacchiamo: il calderone comincia.

Il *Messerschmitt* risponde bene, punto senza esitazione contro due *Thunderbolt* che filano in leggera picchiata sui 600 Km./h poco avanti a me; li collimo nel traguardo di pun-

tamento e tento di portarmi sotto in modo che le mie raffiche risultino efficaci.

Do manetta, ma quelli camminano forte e non riesco a guadagnare molta strada, le solite parolacce... Ho in coda due americani; scarto violentemente di fianco, un mezzo *tonneau,* cloche avanti tutta a picchiare; il mio aeroplano punta il muso verso terra. Giro il collo per vedere di lato ma non vedo piú nulla e lentamente tiro la leva: il *Me. 109* si raddrizza, viro e cabro per riportarmi in quota.

Sotto di me il Garda rimpicciolisce velocemente; in alto, sui 9000 metri, altre scie di condensazione; ancora aerei americani in arrivo. Continuo a salire per attaccare; mentre guardo verso l'alto penso alla nostra inferiorità, penso all'inutilità di questa nostra lotta, ormai senza piú alcuna possibilità di affermazione. Lo sguardo è di nuovo attratto verso l'alto, verso le scie di condensazione che non accennano a terminare; mi accorgo di aver paura. Perché continuo a salire? Perché vado all'attacco? Sono troppi, io e il mio aeroplano possiamo combinare ben poco e mi aspetto ancora tanto dalla vita!

Sto lottando con me stesso e il mio aeroplano intanto continua a salire inesorabilmente. Mi scuoto, stringo la cloche e punto deciso verso i *Thunderbolt*: ora mi sento sereno, ho ritrovato me stesso e i miei compagni, la mia bandiera, hanno ritrovato uno di loro; forse non sarò mai un eroe, ma nemmeno voglio essere un vigliacco.

I *P. 47* sono a poca distanza da me, e tutte le considerazioni di pochi attimi fa scompaiono, perdono di valore; ora c'è in gioco solo la mia o la loro vita, tutto il resto non conta piú: devo solo stare attento a non farmi beccare. Piú in quota una decina di *P. 38* fila sui 600 Km./h: tenterò di attaccarli di fianco; virata e addosso.

Stiamo rientrando a Villafranca; fra di noi è un continuo intrecciarsi di concitati messaggi attraverso la radio di bordo: Visconti non è piú in formazione. Abbiamo tutti il cuore in gola. Che sia atterrato fuori campo? che abbia dovuto lanciarsi? che sia stato abbattuto?

Nessuno vuol prendere in considerazione, nel suo intimo, quest'ultima ipotesi.

Atterriamo, saltiamo in pochi istanti dagli abitacoli dei nostri caccia, ci interroghiamo con gli occhi; poi, dopo poco, la notizia: Visconti è salvo, ferito leggermente, ma salvo. Durante il combattimento, si era « sgrugnato » duro con un pilota della sua stessa levatura; sembra che nessuno dei due abbia mollato, insistendo anzi in un duello sempre piú ravvicinato con attacchi reciproci da far paura. Colpito, Visconti si era lanciato, toccando terra nella zona del Garda e riportando solo una leggera contusione.

La notizia ci aveva rassicurati sulla sorte del nostro comandante, ma rimaneva in noi la paura di non averlo piú, per lo meno per un po' di tempo, alla testa del nostro 1° Stormo durante quei giorni in cui i combattimenti diventavano sempre piú terribili, piú micidiali per noi, ridotti ormai ad un pugno di uomini sui quali pesava sempre piú un logorio fisico difficilmente immaginabile.

Nei giorni che seguirono l'abbattimento di Visconti, la sua assenza ci rivelò quanto fosse determinante per un reparto aereo la figura del comandante, cioè di colui che, per capacità professionali di pilota e per doti umane, tiene unito lo Stormo ed è tutt'uno con i suoi uomini.

I giorni diventavano sempre piú cupi, l'avvenire era segnato, ma noi aspettavamo il suo ritorno, il ritorno del nostro Visconti, che eravamo decisi a seguire sino all'inferno.

Nausea

Ormai disponevamo in tutto solo di una quarantina di *Messerschmitt 109*, ed ogni giorno il loro numero si assottigliava; infatti le macchine erano sottoposte ad una continua usura mentre le revisioni ormai avvenivano in modo sempre piú affrettato e con ricambi sempre piú scarsi.

Anche i tedeschi erano al limite della resistenza; la macchina bellica anglo-americana sviluppava una potenza sempre maggiore: ormai nulla e nessuno poteva fermare la sua avanzata. Per quello poi che ci riguardava direttamente, eravamo ridotti ad una tale inferiorità numerica che il continuare a combattere era veramente follia.

I giorni rotolavano l'uno dietro l'altro, i combattimenti continuavano ed il 14 marzo noi del 1° Gruppo perdevamo altri due piloti: Balduzzo e Chiussi, abbattuti nella zona a nord di Brescia, durante uno scontro con la caccia americana, ormai assolutamente padrona del nostro cielo.

Ricordo che attaccavamo con formazioni di tre, cinque, dodici velivoli al massimo mentre loro ci venivano addosso a ranghi serrati di trenta, cinquanta, cento aeroplani, e dietro ve n'erano sempre degli altri, cosí che ti ritrovavi a giostrare alla disperata, a sparare senza nemmeno inquadrare l'obiettivo, braccato da tutte le parti, sempre sotto il tiro di centinaia di armi da 13 mm. dei *Lightning*, dei *B. 24*, dei *Marauder*, dei *Thunderbolt*.

Loro poi avevano l'avvicendamento ogni determinato numero di azioni, noi decollavamo una o due volte al giorno senza possibilità di riposo, con i giovani senza esperienza buttati nella mischia dopo poche ore di scuola, e solo il coraggio e la maestria di piloti del calibro di Visconti, Guidi, Miani, Tomaselli, Drago, Bellagambi, Covre, Gorini, Spigaglia, Abba, Giannelli, Saieva, e tanti, tanti altri caduti in combattimento, riuscirono sino in ultimo a tenere in piedi la caccia della Repubblica.

Dopo ogni duello atterravi con i nervi a pezzi; la mano che cercava le sigarette nelle grosse tasche della combinazione tremava e tremava ancora nel portare la sigaretta alle labbra, e la testa era piena di confusione: erano i nervi saltati ancora una volta lassú a 9000 metri, dove avevi tentato di sopravvivere.

Poi, sul torpedone: il solito 626 scassato e con il motore un po' fiacco che ti riportava agli alloggiamenti in paese. In quel periodo eravamo dislocati un po' alla Malpensa, un po' a Cardano al Campo, un po' a Villafranca. Nessuno riusciva a parlare; i caschetti penzolavano dal braccio abbandonato all'esterno del sedile e le spine radio ballonzolavano picchiando sul pavimento ed era quello l'unico segno di vita.

La sera del 14 marzo appunto pensavo a Balduzzo e Chiussi, e mi venne la nausea, segno che anch'io ero giunto al limite. Chiussi poi era un amico. Colpito al motore, aveva tentato un atterraggio di fortuna su di un prato vicino ad un paesino;

l'aereo aveva toccato terra abbastanza bene; la solita disordinata strisciata per terra con il muso che scava la terra, l'elica che si torce, la deriva verticale piena di sussulti; il pilota aveva preparato aperto il tettuccio. Tutto sembrava dovesse andare per il meglio, ma negli ultimi metri l'aereo urtava contro un muretto a secco, e le lamiere del *109* contorte spaccavano la faccia di Chiussi ed il sangue aveva sporcato tutto l'abitacolo; una morte carogna.

Forse la mia nausea derivava anche da quello, ma era sempre un brutto segno.

Per qualche giorno non riuscii a volare; poi mi vinsi e ritornai a portare il *Messerschmitt* in volo, ritornai a combattere anche per non sentirmi un fallito, anche perché Chiussi e gli altri rimasti per sempre in quota non vedessero la mia paura, non sentissero di essere caduti inutilmente.

28 marzo 1945

Primi di aprile. Ormai eravamo in primavera e noi stavamo per soccombere; eppure in noi non v'erano né sconforto né paura. Continuavamo a reagire nei limiti delle nostre forze sempre piú limitate contro lo strapotere numerico dei nostri nemici, contro l'odio dei nostri fratelli.

Sarebbe stupido negare ora che a volte in quei giorni ci prendeva il panico, anche se poi riuscivamo a vincerlo, e l'antidoto migliore per sconfiggerlo era il combattimento. Quando a terra ti prendeva l'avvilimento, bastava che suonasse l'allarme perché, scaraventato a 8000 metri, tutti i dubbi e le paure si dileguassero, sommersi dall'ansia della lotta e dall'orgoglio di uscirne vittorioso. Solo un giorno fummo veramente giú di corda, e fu il 28 marzo scorso, anniversario della fondazione della nostra Arma, e precisamente il ventitreesimo.

Sui campi di volo e nelle nostre caserme venne celebrata una messa per ricordare i caduti. Furono consegnate ricompense, furono letti i vari ordini del giorno stilati per l'occasione dalle varie autorità italo-tedesche: erano messaggi di plauso e di incitamento per il nostro operato, ma in quel giorno

ed in quella situazione nessuno di quei messaggi riusciva ad entrarmi nell'animo, e penso fosse cosí anche per i miei colleghi. Suonavano retorici, stonati per noi che eravamo troppo esacerbati dalla lotta, dai lutti, dalle delusioni.

Solo ricordo, perché l'ho annotato, un brano del discorso del generale Bonomi, nuovo sottosegretario per l'Aeronautica. Le sue parole furono le uniche a suscitare dentro di me ancora qualche cosa; furono le uniche che riuscirono a scalfire la mia apatia, a vincere la mia amarezza, parole semplici, oneste e vere; forse, in quei giorni, le uniche.

Eccole:

« Noi continuiamo la marcia, coi nostri morti e coi nostri vivi, che formano una falange sola: i caduti per additarci la via dell'onore, del combattimento, della fedeltà; i vivi per seguirne l'esempio, per contrastare al tracotante nemico il dominio dell'aria, senza misurare il rischio, senza calcolare la superiorità di mezzi dell'avversario. Soprattutto senza ambizioni di carriera, di ricompense, di premi, di vantaggi materiali. Il comandamento dell'ora è soltanto questo: combattere per uscire dalla guerra con l'onore delle armi, per tener fede alla parola data... Camerati dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana, la consegna per il ventitreesimo anno è dunque una sola: combattere. La parola d'ordine: onestà assoluta, nei propositi, negli atti, in ogni attimo della nostra laboriosa e gravosa giornata ».

Ci avvicinavamo intanto alla fine di aprile. Tutto stava precipitando intorno a noi, anche i nostri reparti erano in fase di smobilitazione; infatti in quei giorni mancavamo di tutto, dalla benzina ai ricambi, dagli aeroplani ai piloti di rincalzo.

Il Gruppo Aerosiluranti era inattivo; noi del 1° e 2° Gruppo Caccia compivamo solo qualche azione di disturbo; il 3° Gruppo, di Malvezzi, aveva il personale in Germania al comando del capitano Baldi per il passaggio sui *Messerschmitt.* Gli altri reparti minori erano da tempo inattivi; gli uomini dei due Gruppi da trasporto, non avendo piú aeroplani di nessun tipo, venivano impiegati a terra come forza antiparacadutisti. Ma qualche nostro aeroplano efficiente era sempre pronto a partire su allarme, anche se ormai era una cosa assurda.

Il 19 aprile, quattro velivoli del mio gruppo decollavano ancora una volta, appunto su allarme, per intercettare un quadrimotore nemico del tipo *B. 24 Liberator*. La nostra pattuglia era al comando del tenente Oddone Colonna, gregari i tenenti Storti, Morandi ed il sergente Franciosa. Dopo la solita cabrata per far quota, i nostri raggiungevano il velivolo incursore a nord di Como: un combattimento breve ma duro. Colonna viene colpito e deve rientrare; il *B. 24* viene abbattuto, ma purtroppo cadeva, centrato in pieno dalle raffiche del quadrimotore americano, il tenente Morandi.

Un episodio normalissimo e di scarso rilievo bellico, dopo cinque anni di guerra mondiale, ma per noi aviatori della Repubblica Sociale Italiana fu un episodio che doveva rimanere ben inciso nel nostro cuore. Infatti in quel giorno si era svolto l'ultimo nostro combattimento. Morandi è stato il nostro ultimo caduto in cielo, l'ultima nostra meteora di sangue. Andammo a cercarlo.

Il bosco terminava, diventava piú rado, ed il suo aeroplano era lí conficcato per terra. Racchiuso in quella bara fatta di metallo, di cavi, di strumenti, egli era ormai distante dai contadini accorsi al suo precipitare, distante da noi, da tutto; forse era il simbolo di un'epoca, di un'idea che svaniva. Morandi portava con sé tutta la storia, tutti i sacrifici, tutte le illusioni di noi piloti repubblicani, e per sempre.

Sui rottami del suo aereo spiccava il tricolore, e quello resterà.

La fine

Come avevamo previsto, il 25 aprile, si concludeva la guerra per noi, con la vittoria delle forze alleate in Italia e la nostra fine. I reparti si sciolsero con ordine ed i pochi aerei rimasti vennero distrutti: l'Aeronautica della Repubblica Sociale Italiana aveva finito di esistere; ci confortava il fatto che eravamo caduti in piedi.

La nuda cronaca servirà a ricordare, senza alcun fronzolo retorico, i fatti di quei giorni, giorni amari e dolorosi per tutti

noi, piloti e specialisti, amari e dolorosi, ma non privi di dignità.

1° Gruppo Caccia: all'epoca del 25 aprile eravamo acquartierati a Gallarate ed a Cardano, mentre gli aeroplani erano decentrati sui campi della Malpensa e Lonate. Alle prime avvisaglie dell'insurrezione, Visconti riusciva a radunarci tutti a Gallarate; qui per vari giorni ci furono continue trattative fra noi ed i capi partigiani di svariatissime tendenze politiche. Visconti in ogni modo rifiutò sin dall'inizio e nel modo piú categorico la resa senza condizioni, resa che ci volevano imporre tre esponenti partigiani, i cui nomi di battaglia erano Manlio, Iso, Aldo.

Finalmente, attraverso ripetuti colloqui con un certo ingegner Vismara, comandante del C.L.N., riuscivamo ad ottenere che la truppa ed i sottufficiali, previo disarmo, fossero lasciati liberi con uno speciale salvacondotto che ne garantisse l'incolumità. Il 27, poi, da Milano, arrivavano il colonnello Giannotti ed il colonnello Sacchi della regia Aeronautica, per avviare ulteriori trattative; il 28 giungeva pure un certo capitano Serego, inviato dal generale Cadorna, comandante generale del C.L.N. Noi rimanevamo calmi e disciplinati, anche se i partigiani continuavano a minacciarci di morte. Il 28, verso sera, Visconti fu costretto dagli eventi (la superiorità dei partigiani era schiacciante) a firmare la resa, riuscendo però ad imporre il rilascio del personale, esclusi gli ufficiali che avrebbero dovuto essere condotti a Milano in qualità di prigionieri.

Il mattino successivo, infatti, io e gli altri ufficiali venivamo trasferiti su autocarri nel capoluogo e precisamente alla caserma del Savoia Cavalleria in via Vincenzo Monti. Qui avvenivano il nostro disarmo ed altre umiliazioni; poi avvenne anche l'uccisione, improvvisa e vile, di Visconti e Steffanini, prelevati dal nostro gruppo con la scusa di un normale interrogatorio e colpiti alle spalle. Chi uccise Visconti forse non sapeva che uccideva un eroe, un pilota eccezionale, ma questo non lo giustifica: uccidere alle spalle è sempre una sporca faccenda.

Altri due giorni tremendi, sempre fra la vita e la morte, poi il 2 maggio, per ordine degli Alleati, venivamo trasferiti

in via Crivelli, al carcere militare: qui fu obbligatorio consegnare tutto il denaro in nostro possesso. Il giorno 4 ottenevamo l'agognata libertà, nella quale quasi non speravamo piú.

Cosí era finito il 1° Gruppo Caccia, per sempre.

Al 2° Gruppo, dislocato nel Friuli, il personale si trovava ad Udine, mentre le squadriglie erano dislocate sui campi di Campoformido e di Osoppo. Fino agli ultimi giorni era decollato su allarme, perdendo il 19 aprile il sergente Patton.

Il 25 aprile, gli uomini del 2° iniziavano la distruzione dei velivoli e del materiale bellico; dopo qualche giorno, concluse le trattative con i partigiani della zona, il reparto veniva sciolto ed il personale veniva posto in libertà.

Anche al 3° Gruppo le cose andarono abbastanza lisce; il Gruppo era al comando del capitano Malvezzi, un vecchio del 4° Stormo. In quei giorni era in procinto di entrare in azione dopo mesi di traversie e di inattività a causa della mancanza di aerei; infatti il 12 del mese erano ritornati in sede dalla Germania, con i nuovi *Messerschmitt 109 G*, i piloti della 1ª e 2ª Squadriglia (la 3ª era rimasta a Holzkirchen), per completare l'addestramento.

Il Gruppo aveva la sua sede a Desio, mentre gli aeroplani erano sull'aeroporto di Orio al Serio (Bergamo). Malvezzi, concluse le trattative con i responsabili del C.L.N. locale e dopo aver munito il personale di uno speciale lasciapassare onde non incappasse in altre rogne, sciolse il Gruppo.

Gruppo Aerosiluranti: il reparto si stava preparando per compiere almeno un'altra azione, quando il 25 aprile troncava ogni loro attività. Gli alloggiamenti si trovavano a Castano Primo, mentre i velivoli erano dislocati a Lonate Pozzolo.

Al Gruppo, dopo l'assassinio compiuto da parte di sconosciuti, alle spalle, dei tenenti Salvi e Leonardi, del sottotenente Gulli e dell'aviere Cavalieri, avvenuto una sera di marzo mentre essi rientravano al campo, si temeva il peggio.

Invece tutto fu meno tragico del previsto: consegnate le armi, gli uomini poterono lasciare Castano; precedentemente gli aeroplani erano stati danneggiati sul campo di Lonate dal personale del reparto.

Questa, in sintesi, la cronaca del 25 aprile presso i reparti di volo della Aeronautica repubblicana.

Tutto ormai è finito, anche se da poco; finisca pure il tempo dell'odio.

APPENDICE

REGIA AERONAUTICA

REPARTI OPERATIVI

Caccia

4° Stormo

9° Gruppo - 96ª Squadriglia
97ª Squadriglia

10° Gruppo - 84ª Squadriglia
90ª Squadriglia

12° Gruppo - 73ª Squadriglia
91ª Squadriglia

5° Stormo

101° Gruppo - 208ª Squadriglia
238ª Squadriglia

102° Gruppo - 209ª Squadriglia
239ª Squadriglia

8° Gruppo - 92ª Squadriglia
93ª Squadriglia

51° Stormo

20° Gruppo - 356ª Squadriglia
360ª Squadriglia

21° Gruppo - 386ª Squadriglia
351ª Squadriglia

155° Gruppo - 361ª Squadriglia
378ª Squadriglia

Bombardamento

Stormo Baltimore

28° Gruppo - 19ª Squadriglia
260ª Squadriglia

132° Gruppo - 253ª Squadriglia
281ª Squadriglia

Trasporti

Stormo Notturno

1° Gruppo - 1ª Squadriglia
3ª Squadriglia

88° Gruppo - 190ª Squadriglia
265ª Squadriglia

Stormo Trasporti

2° Gruppo - 102ª Squadriglia
103ª Squadriglia

98° Gruppo - 240ª Squadriglia
241ª Squadriglia

Raggruppamento Idro

82° Gruppo - 139ª Squadriglia
149ª Squadriglia

83° Gruppo - 141ª Squadriglia
147ª Squadriglia

84° Gruppo - 140ª Squadriglia
288ª Squadriglia

85° Gruppo - 183ª Squadriglia
287ª Squadriglia

Oltre a questi reparti operativi, esistevano due scuole di volo, tre reparti autonomi di volo per i vari servizi di collegamento, undici squadre per le riparazioni dei velivoli e dei motori.

VELIVOLI IN DOTAZIONE

Caccia

4° Stormo

Macchi 202, Macchi 205, Macchi 205 S, P. 39 Airacobra.

5° Stormo

Re. 2002, Re. 2001, Macchi 202.

51° Stormo

Re. 2001, Macchi 202, Macchi 205, Macchi 205 S, Spitfire 5°.

Bombardamento

Stormo Baltimore

Martin Bomber M. 187 (Baltimore).

Trasporti

Stormo Notturno

S.M. 82, Cant. Z. 1007.

Stormo Trasporti

S.M. 81, S.M. 84, S.M. 79, Ca. 133.

Raggruppamento Idro

Stormo Trasporti

Cant. Z. 501, Cant. Z. 506, Rs. 14.

BASI OPERATIVE

Caccia

4° Stormo

Brindisi, Galatina (Lecce), Palata (Foggia), Nuova (Termoli), Leverano (Lecce), Galatina (Lecce), Canne (Termoli), Galatina (Lecce).

5° Stormo

Manduria (Taranto), Galatina (Lecce), Palata (Foggia), Nuova (Termoli), Galatina (Lecce).

51° Stormo

Elmas (Cagliari), Galatina (Lecce), Palata (Foggia), Nuova (Termoli), Leverano (Lecce).

Bombardamento

Stormo Baltimore

Campomarino (Termoli).

Trasporti

Galatina, Leverano (Lecce), Bari.

Raggruppamento Idro

82° Gruppo - Taranto
83° Gruppo - Brindisi
84° Gruppo - Elmas (Cagliari)
85° Gruppo - Taranto

ATTIVITÀ BELLICA DEI REPARTI

Caccia

4° Stormo

Azioni belliche n. 688
Ore di volo belliche n. 4799
Velivoli impiegati n. 3218
Colpi sparati n. 295432
Bombe lanciate n. 235
Velivoli persi n. 15
Velivoli danneggiati n. 37
Piloti caduti o dispersi n. 13
Piloti feriti n. 5

5° Stormo

Azioni belliche n. 291
Ore di volo belliche n. 1537
Velivoli impiegati n. 855
Colpi sparati n. 36226
Bombe lanciate n. 879
Velivoli persi n. 12
Velivoli danneggiati n. 29
Piloti caduti o dispersi n. 13
Piloti feriti n. 5

51° Stormo

Azioni belliche n. 729
Ore di volo belliche n. 3769
Velivoli impiegati n. 2564
Colpi sparati n. 150430
Bombe lanciate n. 326
Velivoli persi n. 11
Velivoli danneggiati n. 37
Piloti caduti o dispersi n. 4
Piloti feriti n. 7

Bombardamento e Trasporti

Azioni belliche n. 1075
Ore di volo belliche n. 10185
Velivoli impiegati n. 3407
Colpi sparati n. 1935
Bombe lanciate n. 5943
Velivoli persi n. 31
Velivoli danneggiati n. 58
Piloti caduti n. 78
Piloti feriti n. 9

Raggruppamento Idro

Azioni n. 1212
Ore di volo n. 4333
Velivoli impiegati n. 1243
Colpi sparati n. 730
Bombe lanciate n. 11
Velivoli persi n. 2
Velivoli danneggiati n.
Piloti caduti n. 5
Piloti feriti n. 3.

MESSAGGIO DEL VICE MARESCIALLO DELL'ARIA MILLS

Comandante la Balkan Air Force alla fine delle azioni:

8 giugno 1945

« Caro Brodie,

ora che Lei ha ripreso ufficialmente il controllo dei Gruppi Italiani che hanno lavorato con la Balkan Air Force, sarei felice se potesse ringraziarli da parte mia per l'ottimo lavoro compiuto quando erano con noi.

« L'audacia e lo spirito dimostrato nelle loro missioni hanno

contribuito non poco al successo delle nostre operazioni nei Balcani ed hanno meritato loro l'ammirazione delle Unità della R.A.F. a fianco delle quali hanno combattuto.

« Vorrei citare particolarmente il sicuro contributo delle missioni di ricognizione eseguite dai reparti da caccia e l'energia con la quale Essi portarono i loro attacchi, una volta scoperti gli obiettivi. Cosí pure il bombardamento sistematico dei reparti da bombardamento ebbe una parte importante nella distruzione delle linee di comunicazione del nemico e delle sue possibilità d'inviare rinforzi nelle zone minacciate durante le ultime fasi della guerra; i loro attacchi continui sulle postazioni di artiglieria nelle isole contribuirono moltissimo a neutralizzare le difese, facendo sí che queste isole potessero essere occupate con leggerissime perdite.

« Non dimentico i reparti da Trasporto che volarono con qualsiasi condizione atmosferica. Il loro lavoro, benché meno appariscente, non fu meno importante, e son certo che il ricordo rimarrà a lungo in coloro cui portarono i tanto necessari rifornimenti.

« Vorrei ringraziare Tutti, Personale di volo e Personale a terra. Ora ritornano a Lei con i migliori auguri dei reparti della R.A.F. con i quali hanno operato e combattuto.

G. H. MILLS »

AERONAUTICA REPUBBLICANA

REPARTI OPERATIVI

Caccia

1° Gruppo

Su n. 3 Squadriglie piú una Squadriglia Autonoma.

2° Gruppo

Su n. 3 Squadriglie.

3° Gruppo

Su n. 3 Squadriglie.

Aerosiluranti

Gruppo Aerosiluranti

« Buscaglia » poi « Faggioni ».

Trasporti

1° Gruppo trasporti
« Terracciano ».

2° Gruppo trasporti
« Trabucchi ».

VELIVOLI IN DOTAZIONE

Caccia

1° Gruppo

Macchi 205, Fiat G. 55, Messerschmitt 109 G.

2° Gruppo

Fiat G. 55, Messerschmitt 109 G.

3° Gruppo

Macchi 202, Macchi 205.

Aerosiluranti

S.M. 79.

Trasporti

1° Gruppo

S.M. 81.

2° Gruppo

S.M. 82.

BASI OPERATIVE

Caccia

1° Gruppo

Torino, Campoformido (Udine), Reggio Emilia, Vicenza, Malpensa, Lonate Pozzolo (Varese).

2° Gruppo

Bresso (Milano), Reggio Emilia, Cascina Vaga (Pavia), Villafranca (Vicenza), Campoformido (Udine), Osoppo (Udine).

3° Gruppo

Fossano (Cuneo), Orio al Serio (Bergamo).

Aerosiluranti

Gorizia, Lonate Pozzolo (Varese), Atene.

Trasporti

1° Gruppo

Goslar (Germania), Schaulen (Germania).

2° Gruppo

Goslar (Germania).

ATTIVITÀ BELLICA DEI REPARTI

Caccia

1° Gruppo

Azioni belliche n. 85
Aerei nemici abbattuti n. 49
Aerei nemici probabilmente abbattuti n. 45
Piloti caduti n. 47
Piloti feriti n. 17

2° Gruppo

Azioni belliche n. 60
Aerei nemici abbattuti n. 46

Aerei nemici probabilmente abbattuti n. 18	**Aerosiluranti**
Piloti caduti n. 38	Azioni belliche n. 11
Piloti feriti n. 12	Piloti e specialisti caduti n. 45

N.d.R. - Come si avvertirà, i dati statistici riguardanti l'Aeronautica repubblicana al Nord sono molto scarsi. Purtroppo all'Autore, ad onta dei suoi numerosissimi sforzi, non è stato possibile raccogliere altre informazioni veramente attendibili.

NOTA DELL'AUTORE

L'Autore desidera ringraziare in modo particolare il maggiore pilota Fabio Colussi ed il tenente Ligugnana, oltre che per la collaborazione avuta per i dati statistici, per il loro continuo sprone morale durante la stesura del volume.

Ringrazia altresí tutti gli ufficiali ed i sottufficiali della Aeronautica Militare, per l'aiuto ricevuto in dati statistici, fotografie, consigli.

L'Autore esprime il suo rincrescimento per non essere riuscito, nonostante le sue ricerche, a dare le generalità complete di tutti i personaggi citati nel volume e conta sulla collaborazione dei lettori al fine di ottenere le notizie necessarie per completare i dati.

INDICE GENERALE

PARTE SECONDA: AL NORD